

FREE MAGAZINE

Edisi 189 - Agustus 2014

Dari Galangan Tradisional
Hingga Pasar Internasional

Arus Petikemas
TPKS Meningkat

"Harta Karun" Bawah Laut
Belum Tersentuh

DERMAGA

DERAP MAJU PELINDO III



Peringati Kemerdekaan RI Pelindo III Tetapkan Budaya Perusahaan



9 772252 476698

ISSN:2252-4762



@pelindo3



Humas Pelindo III



Humas Pelindo III

www.majalahdermaga.co.id

Leading in Port Information



Hari Bowo
Komisaris Utama Pelindo III



Fadjar Judisiawan
Anggota Komisaris Pelindo III

"SELAMAT DATANG"



PT PELABUHAN INDONESIA III (PERSERO)



Imam Zaky
Komisaris Utama Pelindo III 2012-2014



Agus Suharyono
Anggota Komisaris Pelindo III 2013-2014

"TERIMA KASIH"

Apa kabar pembaca?

Lebaran yang penuh dengan hiruk pikuk dan keriang telah berlalu. Saatnya kita kembali ke aktivitas rutin, tetap hiruk pikuk namun berada di koridor tugas dan pekerjaan. Saat lebaran, saatnya kembali fitri. Sucikan hati dengan saling memaafkan, membuka lembaran baru tanpa dendam namun sarat harapan untuk berubah menjadi manusia yang lebih baik.

Apa yang baru setelah Ramadhan dan hari raya? Di Pelabuhan Tanjung Perak ada yang baru. Wajah terminal penumpang telah berubah total. Lebih modern, lebih nyaman dan canggih. Terminal penumpang yang awalnya bernama Terminal Gapura Surya dan Terminal Gapura Nusantara sekarang berganti nama menjadi Terminal Gapura Surya Nusantara. Bentuk terminal yang dibangun Tahun 1975 silam itupun berubah total. Banyak pihak menyebut, terminal itu merupakan terminal penumpang kapal laut ter-modern bahkan lebih canggih dari yang dimiliki pelabuhan Singapura.

Fasilitas yang disediakan di Terminal Gapura Surya Nusantara seperti tangga berjalan (escalator), ruang pelaporan penumpang (check in), ruang tunggu naik kapal (boarding), hingga tangga yang menghubungkan ke kapal yang dapat berjalan (garbarata). Tentunya, semua ruang di Terminal Gapura Surya Nusantara ini telah dilengkapi dengan penyejuk udara (AC). Ini merupakan yang pertama di Indonesia, dan saat ini baru ada di Pelabuhan Tanjung Perak. Semoga bisa menjadi pelopor yang nantinya dapat dicontoh dan diterapkan di pelabuhan-pelabuhan lainnya. Terminal penumpang Gapura Surya Nusantara memiliki luas bangunan sekitar 13.273 m2 itu diperkirakan dapat menampung sekitar 4.000 orang.

Dari sisi fasilitas, Pelindo III banyak berbenah dan mempercantik diri untuk menunjukkan eksistensinya pada publik. Tak hanya itu, dari sisi SDM Pelindo III telah berbenah. Penataan SDM gencar dilakukan guna meningkatkan potensi, kemampuan dan wawasan pegawai. Penataan itu dimulai dengan melakukan penilaian (assessment) dengan tujuan untuk melihat potensi, kemampuan dan keterampilan dari setiap pegawai yang dinilai. Hasil dari assessment digunakan sebagai rujukan untuk menentukan pegawai mana yang dapat dipromosikan dan mana yang perlu diberikan pembinaan, pendidikan, dan pelatihan tertentu.

Untuk mengatasi kejenuhan, DERMAGA mengajak Anda berkeliling Belanda melalui artikel dari pelabuhan Rotterdam. Kenapa Rotterdam, karena secara ekonomi dan turisme, Pelabuhan Rotterdam mempunyai kontribusi cukup besar terhadap perkembangan Kota Rotterdam. Kedua karena antara tahun 1962 sampai 2004 Pelabuhan Rotterdam merupakan bandar terbesar di dunia, meskipun posisi itu kemudian diambil alih oleh Pelabuhan Shanghai, Tiongkok dan terakhir sekali oleh Singapura. Patut diacungi jempol, karena kota itu walaupun tidak terlalu luas bisa menjadi kota yang bersih dan nyaman untuk ditinggali.

Masih banyak lagi artikel menarik yang bisa Anda simak di DERMAGA Edisi Agustus 2014 ini. Terima kasih atas semua saran, kritik dan kiriman artikel kepada kami. Pantau terus berita terbaru via www.majalahdermaga.co.id atau di facebook dan twitter kami.

Terima kasih dan selamat membaca!

SUSUNAN REDAKSI

Pelindung

Direksi PT Pelabuhan Indonesia III (Persero)

Pengarah

Sekretaris Perusahaan

Pemimpin Redaksi

Edi Priyanto

Redaktur Pelaksana

Camelia Ariestanti

Koordinator Liputan & Fotografi

R. Suryo Khasabu

Administrasi

Ardella Trastiana Dewi

Koordinator Distribusi

Jufrianto Siahaan

Alamat Redaksi

Jl. Perak Timur 610 Surabaya 60165 Indonesia

Telp : +62 (31) 3298631 - 3298637

Fax : +62 (31) 3295204 ; 3295207

Surat Ijin Terbit

Surat Keputusan Menteri Penerangan RI

NO. 1428/SK/DIRJEN PPG/SIT/1989.

Tanggal 27 Pebruari 1989

Wartawan Dermaga tidak menerima imbalan dalam bentuk apapun, selama menjalankan tugas jurnalistik. Segala bentuk permintaan mengatasnamakan Majalah Dermaga adalah diluar tanggung jawab redaksi.

Redaksi menerima saran atau kritik

via e-mail : majalahdermaga@yahoo.com

humas@pp3.co.id

Dicetak Oleh : CV. Empat Sehati

Isi diluar Tanggung Jawab Percetakan

DAFTAR ISI

Agustus 2014



CCTV

Gate In

- 08 Undang 1500 hafidz dan hafidzah se-Jatim
BUMN Gelar Khataman Al Quran
- 10 Ubah Jaguar Jadi Mobil Listrik
Jarak Tempuh 180 KM
Kecepatan 140 Perjam
- 12 Indonesia Bisa Jadi Pemimpin
di Bidang Logistik
- 13 Kotabaru Berpeluang
Bangun Pelabuhan Internasional
- 14 Kotabaru Bangun Tiga Pelabuhan
Representatif
- 15 Pelindo III Berikan Hibah
45 Tempat Ibadah



08



16



18



24

Vender

- 16 Pelabuhan Tanjung Intan
Salurkan Dana Kemitraan dan
Santuni Anak yatim

Cargodoring

- 18 INDUSTRI KAPAL NUSANTARA:
Dari Galangan Tradisional
Hingga Pasar Internasional
- 23 Peluang Investasi
Galangan kapal di Lamongan

Stevedoring

- 24 Peringati Kemerdekaan RI
Pelindo III Tetapkan Budaya
Perusahaan

Bolder

26 Arus Petikemas TPKS Meningkat

28 Wamenhub Pantau Kesiapan Pelabuhan Tanjung Perak



Jala-jala

30 Port of Rotterdam Gerbang Utama Eropa Barat

35 HUMAN CAPITAL PELINDO III Assessment Pegawai, untuk Apa?



Lolo

36 Transportasi Berbasis Rel Pilihan Baru Logistik

40 PT PAL Indonesia Ditunjuk Jadi Leading Sektor Pembangunan Kapal Militer

42 Petikemas Menggeliat Pamor TPS Terangkat

44 Terminal Penumpang Pelabuhan Tanjung Perak Revitalisasi untuk Kenyamanan Penumpang

45 Berharap Mandiri KAI Tolak Subsidi Pemerintah

Boom

46 CAGAR BUDAYA BAWAH LAUT: "Harta Karun" Bawah Laut Masih Belum Tersentuh

52 Lindungi Orangutan TN Tanjung Puting dan Kemligi Terapkan Larangan Merokok

Behandle

54 Azas Cabotage Setelah Sembilan Tahun

58 Infrastruktur Laut Segera Digarap Pemerintah

60 Infrastruktur Kurang Mendukung Pengaruhi Tingkat Pelayanan pelabuhan

62 Tunggu Izin Kemenhub Pelabuhan Kendal Siap Operasional 2015

Trolly

63 Komisi V DPR RI Tinjau Pelabuhan Tanjung Perak dan Benoa

Buka Puasa

Humas, Wartawan, dan Anak Yatim



Mengisi bulan Ramadhan kemarin, Humas Pelindo III menggelar acara buka puasa bersama dengan mengajak serta para wartawan dan anak yatim piatu. Para wartawan adalah mereka yang biasa melakukan aktivitas peliputan di lingkungan Pelindo III khususnya wilayah Pelabuhan Tanjung Perak. Setidaknya ada 70 wartawan dan 50 anak yatim yang turut berpartisipasi dalam acara yang berlangsung di Auditorium Bromo Kantor Pusat Pelindo III itu. Kegiatan buka puasa dimulai dengan tausiah yang dibawakan oleh Ustadz Syamsudin yang mengambil tema Kejujuran dalam Bekerja. Buka puasa bersama dengan mengajak serta wartawan dan anak yatim merupakan agenda rutin humas Pelindo III di bulan Ramadhan untuk menjalin keakraban dan kepedulian terhadap sesama.

Revitalisasi

APBS Dimulai



Proyek besar Pelindo III untuk merevitalisasi Alur Pelayaran Barat Surabaya (APBS) secara resmi telah dimulai. Peresmian ditandai dengan acara seremonial yang dihadiri Direktur Utama Pelindo III Djarwo Surjanto, Kepala Kantor Otoritas Pelabuhan III Tanjung Perak Sahat, Kepala Kantor Kesyahbandaran Kelas Utama Tanjung Perak Chris C. Wanda, Pemimpin Proyek APBS Hendiek Eko Setiantoro dan perwakilan Van Oord Dredging Company Peter van der Hulst. Kegiatan seremonial dimaksud dilaksanakan di Terminal Penumpang Gapura Surya Nusantara Pelabuhan Tanjung Perak. Pada saat prosesi seremonial, kapal M.V. Volvox Terranova yang merupakan kapal milik Van Oord Dredging Company, melakukan simulasi pengerukan dengan menyemburkan air dari salah satu bagian kapal.

Hari Bowo, Komisaris Utama Pelindo III



Jabatan Komisaris Utama Pelindo III berpindah tangan dari sebelumnya dijabat oleh Laksdya TNI (Purn) Imam Zaky N.P. kini dijabat oleh Laksdya TNI (Purn) Hari Bowo. Pergantian tersebut mengacu pada Keputusan Menteri BUMN Nomor:SK-127/MBU/2014 tanggal 10 Juni 2014. Imam Zaky telah

bergabung dengan Pelindo III sejak tahun 2010 lalu sebagai Anggota Komisaris. Posisi Komisaris Utama dijabat oleh Imam Zaky sejak November 2012 lalu. Selain pergantian Komisaris Utama terdapat pula pergantian Anggota Komisaris, yakni pergantian dari Agus Suharyono digantikan oleh Fadjar Judisiawan.

Pelindo III Peduli Lingkungan



Menjelang hari raya Idul Fitri kemarin, Pelindo III menyalurkan sejumlah bantuan terhadap masyarakat sekitar pelabuhan. Kegiatan pertama dilakukan oleh Kantor Pusat Pelindo III bekerjasama dengan takmir Masjid Baitul Hakam. Saat itu Pelindo III membagikan 920 sembako yang diperuntukkan bagi petugas kebersihan, tukang becak, petugas kebersihan kolam pelabuhan, tukang sapu, dan fakir miskin di sekitar Pelabuhan Tanjung Perak. Kegiatan selanjutnya dilakukan oleh anak usaha Pelindo III PT Berlian Jasa Terminal Indonesia (BJTI). Saat itu BJTI membagikan 1.271 paket sembako bagi para buruh di Terminal Berlian. Kegiatan selanjutnya dilakukan oleh unit kerja Proyek Terminal Teluk Lamong. Di bawah komando Pemimpin Proyek M. Harry Dharmawan, pihaknya menyalurkan bantuan kepada 559 anak yatim yang berada di sekitar pembangunan Terminal Teluk Lamong.



Mudik Gratis Kapal Laut

Akhir Juli lalu, Pelabuhan Tanjung Emas dipadati oleh para penumpang yang turun dari kapal KRI Makasar. Kapal perang dari Komando Armada RI Kawasan Timur KRI Makasar itu merupakan program mudik gratis pemerintah melalui kerjasama Direktorat Jenderal Perhubungan Laut dengan TNI AL untuk membantu pemudik yang menggunakan sepeda motor agar dapat mudik dengan aman dan nyaman. KRI Makasar berangkat dari Pelabuhan Tanjung Priok menuju Pelabuhan Tanjung Emas dengan membawa 1.634 penumpang dan 680 motor. Selain KRI Makassar, ada juga KM Ciremai dan KM Niki Sei. KM Ciremai membawa 2.014 penumpang, 964 motor, dan 6 mobil. Sedangkan KM Niki Sei membawa 281 orang penumpang dan 116 motor, lebih sedikit dari KM Ciremai.



Coffee Morning Pelabuhan Benoa



Pasca libur Idul Fitri 1435 H, Pelabuhan Benoa menggelar acara *coffee morning* dengan melibatkan unsur-unsur kepelabuhan, mulai dari instansi pemerintah hingga para pengguna jasa. Mereka adalah KSOP Benoa, PT Pelayaran Nasional Indonesia (Pelni), PT Indonesia Power, PT Meratus Line, dan ALFI/ILFA Bali. Kegiatan itu ditujukan untuk menjalin sinergi antar unsur kepelabuhanan dalam rangka mewujudkan Pelabuhan Benoa

sebagai pelabuhan utama pariwisata, perikanan, serta ekspor di Bali. General Manager Pelindo III Cabang Benoa Ali Sodikin mengatakan kegiatan *coffee morning* merupakan cara efektif dalam berkomunikasi dengan unsur-unsur kepelabuhanan. Suasana yang santai namun sarat makna itu dapat memberikan solusi-solusi dalam meningkatkan pelayanan Pelabuhan Benoa kepada para pengguna jasa.

Lomba Karya Jurnalistik dan Fotografi

PELABUHAN INDONESIA AWARD 2014



TEMA LOMBA

TRANSFORMASI KINERJA PELABUHAN INDONESIA

KATEGORI LOMBA

1. Lomba Karya Tulis Jurnalistik
 2. Lomba Fotografi Jurnalistik
 3. Lomba Fotografi Pegawai
- Tema khusus "Transformasi Budaya Kerja di Lingkungan Pelabuhan"

KETENTUAN LOMBA KARYA JURNALISTIK

1. Terbuka bagi setiap Warga Negara Indonesia yang berprofesi sebagai wartawan di media cetak dan online yang beredar di Indonesia
2. Merupakan karya asli, bukan saduran, bukan terjemahan atau rangkuman, bukan tergolong advokasi dan belum pernah meraih penghargaan
3. Batas akhir penerimaan karya lomba tanggal 5 September 2014

KETENTUAN LOMBA KARYA FOTOGRAFI

1. Terbuka bagi setiap Warga Negara Indonesia yang berprofesi sebagai jurnas foto, baik jurnas tetap atau pun jurnas lepas, di media cetak dan online di seluruh Indonesia
2. Batas akhir penerimaan karya lomba tanggal 5 September 2014
3. Foto merupakan karya asli, tidak direkayasa dan belum pernah meraih penghargaan apapun

Raih Hadiah
Ratusan Juta rupiah
& kesempatan mengunjungi
pelabuhan di Asia

Materi lomba dapat dikirimkan melalui
award.tulisjurnal@indonesiapore.co.id
award.fotojurnal@indonesiapore.co.id
award.fotopegawai@indonesiapore.co.id

PENJURIAN

Dewan Juri terdiri dari:

A. Karya Tulis Jurnalistik

- Mario Hartingsih (Wartawan Senior Kompas)
- Hermion Y. Kloden (Wartawan Senior Tempo)
- Direksi PT Pelabuhan Indonesia II (Porsero)

B. Karya Foto Jurnalistik

- Oscar Motuloh (Foto jurnas Senior ANTARA)
- Jay Subianto (Fotografer, sutradara, penata artistik)
- Direksi PT Pelabuhan Indonesia II (Porsero)

C. Karya Foto Pegawai Pelabuhan

- Hariyanto (Media Indonesia)
- Hermanus Prihatna (ANTARA FOTO)
- Direksi PT Pelabuhan Indonesia II (Porsero)

Contact Person:

Wuri (0856-7628-688) dan Lavanda (0856-2415-9150)

Informasi lebih lanjut klik:

<http://www.pp2.co.id/pelabuhan-indonesia-award-2014>
<http://www.majalahdermaga.co.id>



PT PELABUHAN INDONESIA I (PORSERA)



PT PELABUHAN INDONESIA II (PORSERO)
Gedung Karya Cipta Indonesia



PT PELABUHAN INDONESIA III (PORSERA)



PELINDO 4
Laboratif Indonesia

Undang 1500 Hafidz dan Hafidzah se - Jatim

BUMN Gelar Khataman Al Quran

Sudah menjadi tradisi bagi Menteri Bumh-Dahlan Iskan untuk Menggelar Khataman Al Quran pada bulan Suci Ramadhan Setiap tahunnya.

Tahun ini merupakan kali keempat, dan yang kedua kalinya dihelat di PT SIER, kawasan industri Rungkut. Acara ini dikemas sebagai acara ritual jajaran perusahaan dibawah naungan badan usaha milik negara (BUMN) se-Jawa Timur. Tak kurang dari 1500 hafidz dan hafidzah tumpuk-blek di Masjid PT SIER, Rungkut, Surabaya, 19 Juli 2014 lalu. Mereka datang dari berbagai daerah di Jatim, seperti Mojokerto, Sidoarjo, Gresik, Pasuruan, Surabaya dan sekitarnya.

Yang mengembirakan, diantara para khufadz tersebut, ada yang datang sambil menggendong bayi. Ibunya menghafal Alquran, bayinya tidur di atas karpet di depannya.

Tak semuanya menghafal 30 juz. Ada yang hafal 5 juz, ada juga yang baru 10 juz dan seterusnya. Agar prosesi khatam tersebut sesuai waktu yang dijadwalkan panitia, mereka sambil menuju ke toilet pun nampak bibirnya komat-kamit, sebagai tanda kalau tengah menghafal kitab suci bagi umat Islam tersebut. Bertepatan dengan waktu shalat Ashar, khatam Al Quran yang dibuka Dahlan Iskan dan Nafsiah Sabari, isterinya,

dengan membaca Surah Al-Baqarah pada pukul 07.00, berakhir sudah. Dengan demikian, peserta berhasil menghafal 1500 kali pula,

dalam waktu sekitar delapan jam itu.

Acara ritual bagi umat Islam ini, berawal dari rasa syukur Dahlan Iskan, setelah berhasil ganti hatinya di Tianjing, Tiongkok, tujuh tahun yang silam. Sebab, menurut tim dokter yang merawatnya, bila lima tahun dilampui dengan aman, maka seterusnya Dahlan Iskan dinyatakan cocok denga hati barunya itu. Maka setelah lima tahun ganti hati, empat tahun lalu, Dahlan Iskan gelar acara ritual tersebut. Khatam Al Quran empat tahun lalu, merupakan tahun keempat ganti hati. Dengan demikian, hingga sekarang sudah tujuh tahun Dahlan Iskan menggunakan hati baru dari seorang pemuda berusia 21 tahun kala itu. Khatam Al Quran di Masjid PT SIER 19 Juli lalu merupakan kali keempat. Dua kali digelar di halaman kantor PLN Distribusi DKI, Jakarta, dan dua kali diadakan di Masjid PT SIER, Rungkut, Surabaya. Kenapa di kawasan PT SIER ? Lokasinya lebih nyaman, dan tidak nyolok dari umum. Meski mengundang 1500 hafidz dan hafidzah, namun dari luar tak terlihat kalau di halaman masjid itu sedang dihelat acara akbar.

Meski awalnya acara syukuran ganti hati, tapi acara di PT SIER itu, tak disebut kan lagi sebagai syukuran hati baru. Acara ini merupakan a c a r a ritual



BUMN di Jatim. Biayanya pun ditanggung rame-rame oleh perusahaan pelat merah tersebut, termasuk Pelindo III. Biaya terbanyak adalah sebagai infak untuk para penghafal Al Quran yang didatangkan dari berbagai daerah di Jatim itu. "Semoga dengan hikmat khatam Al Quran ini, BUMN selalu mendapat perlindungan Allah, sehingga tahun depan untungnya akan bertambah pula," kata Dahlan Iskan, saat menutup acara tersebut.

Acara yang diakhiri dengan buka puasa bersama tersebut, dihadiri oleh sejumlah direksi jajaran BUMN. Dirut Pelindo III-Djarwo Surjanto, Dirut PT SIER-Rudy Witjaksono, Dirut PT Semen Indonesia-Dr Ir Dwi Sutjipto, Dirut PTPN XII-Irwan Basri, Dirut PT Barata Indonesia-Dr Ir Lalak Indiono, dan sejumlah direksi yang lain nampak hadir.

Kata DI, sapaan akrab Dahlan Iskan, para penghafal Al Quran itu perlu mendapat perhatian. Sebab, dengan menghafal Al Quran, hafidz dan hafidzah, tidak bekerja maksimal seperti lazimnya orang lain. Mereka selalu memproteksi dirinya dari hal-hal duniawi yang berlebihan, agar tidak mengganggu konsentrasinya. Misalnya, ngeluyuran di mall, mereka sangat membatasi diri. Sebab, bisa mengganggu konsentrasinya. Sebab itulah, Dahlan Iskan menyantuni mereka. Dia juga secara rutin menggelar khatam Al Quran tiap tiga bulan di kediamannya di Ketintang, Surabaya.(Nas)

Menteri BUMN Dahlan Iskan (tengah) membaca Al-Quran pada acara pembukaan Khataman BUMN di Wisma SIER beberapa waktu lalu.

Ubah Jaguar Jadi Mobil Listrik



Menteri BUMN
Dahlan Iskan

Menteri
BUMN Dahlan Iskan

Jarak Tempuh
180 Km
Kecepatan 140
Perjam

yang didampingi sejumlah direksi perusahaan jajaran BUMN di Jatim, beberapa waktu lalu melihat dari dekat Mobil Jaguar miliknya yang dimodifikasi jadi mobil listrik. Usai membuka Khataman Al Quran di PT SIER, mantan CEO Jawa Pos ini, meninjau ke bengkel yang memodifikasinya. Mobil mewah buatan Inggris 2001 itu, kecepatannya 140 km perjam dengan kemampuan baterai 140 km.

Meski mobil listrik nyaris merenggut jiwanya, namun tak membuat Menteri BUMN Dahlan Iskan, berhenti berinovasi. Buktinya, mobil mewah Jaguar yang berharga miliaran rupiah miliknya, dia ganti dengan bertenaga listrik.

Sejak sebulan lalu, mobil Jaguar yang dulu bernomor polisi L 1 JP kebanggaannya itu, berada di bengkel Duta Jaya Mobil, Rungkut, Surabaya. Mobil berwarna silver metalik type S 2001 ini, mesinnya diganti dengan motor 40 kw, torsi 400 nm. Secara teknis, mobil ini berkecepatan lebih dari 140 km perjam. "Kecepatannya bisa lebih dari 140 km perjam, dan sekali isi baterai jangkauannya 180 kilo meter," tutur Aling, pemilik Bengkel Duta Jaya Mobil, saat menerima kunjungan menteri BUMN, Sabtu.

Dahlan Iskan yang didampingi Dirut Semen Indonesia-Dr Ir Dwi Sutjipto, Dirut PT SIER-Rudy Witjaksono, Dirut PT Barata Indonesia-Lalak Indiyono dan Dirut PTPN XII-Irwan Basri, meninjau bengkel Duta Jaya Mobil. Para petinggi perusahaan terkemuka di lingkungan BUMN tersebut, melihat dari dekat modifikasi mobil yang bengkelnya tak jauh dengan kampus UPN itu.

Dahlan Iskan dengan cermat mengamati mobil pribadinya yang sedang dipasang mesinnya. Nampak dia sudah tidak sabar lagi untuk menikmati mobil listriknya tersebut. "Kapan bisa selesai," tanyanya kepada Aling, pemilik bengkel yang sudah menghasilkan dua mobil listrik yang dijadikan sebagai uji coba. Pertama mobil pickup, dan kedua Avanza yang masih gress, diganti mesinnya. "Sebulan lagi sudah rampung," kata Aling sembari menunjuk ke mesin mobil jaguar yang dicopot, lalu diganti dengan motor listrik.

Dahlan menceritakan, kalau kemampuan mobil listrik yang kecelakaan dulu luar biasa. Saat melintas di tanjakan, semua mobil lain disalipnya. "Kemampuan menanjak mobil listrik yang kecelakaan dulu, luar biasa. Semua mobil, saya salip," aku kakek enam cucu dari dua putra dan putrinya itu.

Peringkat pertama konvensi calon presiden Partai Demokrta tersebut, terus bertekad untuk mewujudkan mimpinya



Menteri BUMN Dahlan Iskan (dua dari kanan) saat berbincang dengan mekanik yang merubah Jaguar menjadi mobil listrik.

mengembangkan mobil listrik. Setelah Jaguar ini berhasil, mobil Honda milik putrinya, juga telah disiapkan untuk ganti mesin dengan listrik.

Modifikasi yang dilakukan Aling bersama anak buahnya itu, tanpa mengubah komponen lainnya. Semua instrumen yang ada sebelumnya, juga tetap berfungsi. Misalnya, sistem automatic, airbag, abs dan lain-lain. "Kalau ada yang diganti, tolong kualitasnya yang setara dengan Jaguar," pinta mantan CEO Jawa Pos Group tersebut.

Mobil Jaguar 3000 CC itu, akan dipasang baterai litium 3200 V 100 amper. Juga ada sistem manajemen baterai. Mobil ini berpendingin air serta tetap ber AC electronic. Transmisi automatic empat kecepatan. Hanya saja power steering yang semula hidroulic diubah menjadi electronik power steering. (Nas)



Ilustrasi



Ilustrasi



Indonesia Bisa Jadi Pemimpin di Bidang Logistik

Sebagai negara maritim, Indonesia diperkirakan mampu menjadi negara pemimpin di bidang logistik pada 2016 nanti. Namun, ada syarat agar hal tersebut bisa tercapai.

Assiten Deputi Fasilitas Sistem Logistik dan Perdagangan Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian-Erwin Raza kepada Liputan6 mengungkapkan, dari segala sisi, Indonesia mempunyai kemampuan untuk menjadi pemimpin di bidang logistik. Namun agar bisa tercapai, ada beberapa reformasi yang harus dilakukan oleh pemerintah.

"Indonesia harus melakukan port industry reform, shipping industry reform dan supporting industry reform," katanya awal Mei lalu. Erwin menambahkan

dengan melakukan setidaknya reformasi di tiga sektor tersebut, maka akan sangat membantu Indonesia dalam meningkatkan daya saing saat diberlakukannya Masyarakat Ekonomi ASEAN (MEA) 2015 dan target sebagai negara maju di 2030.

Tidak hanya itu, satu hal yang Erwin tambahkan agar Indonesia bisa menjadi yang terdepan di Sektor logistik di kawasan Asia Tenggara bahkan Asia, adalah pembangunan infrastruktur dan pengadaan moda yang saling berintegrasi.

"Menurut saya tidak bisa di reformasi dari sisi maritim saja, dari sisi lain juga harus mendukung, yaitu bagaimana intermoda transportasinya, seperti keterkaitannya dari pelabuhan ke kereta api misalnya," paparnya. (Mutiara, dari Liputan6)

Kotabaru Berpeluang

Bangun Pelabuhan Internasional

Pelabuhan Stagen Kotabaru Kalimantan Selatan.

Ketua Komisi I DPRD Kabupaten Kotabaru, Kalimantan Selatan-H Sahaidudin menegaskan, Kotabaru memiliki peluang untuk membangun pelabuhan berskala internasional, karena memiliki perairan cukup dalam yang tidak dimiliki daerah lain di Kalsel.

“Apabila Kotabaru membangun pelabuhan laut berskala internasional, Kotabaru akan menjadi gerbang ekonomi kawasan Indonesia Timur, bahkan Asia Pasifik,” ujar kader Partai Keadilan Sejahtera, di Kotabaru, awal Mei lalu kepada Republika.

Menurut dia, perairan Kotabaru merupakan Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) II dan berada di posisi strategis dengan letak geografis persis di tengah-tengah kepulauan Indonesia.

Jika pelabuhan laut berskala internasional itu dimiliki, maka dapat dipastikan bongkar muat barang, dan jasa dari dalam serta luar negeri, khususnya regional Kalimantan, akan dilakukan di Pelabuhan Kotabaru.

Terlebih saat ini pelabuhan peti kemas di Pelabuhan Tanjung Perak, Surabaya, Jawa Timur,

sudah over load (kelebihan kapasitas), sehingga Kotabaru perlu menyiapkan diri sebagai pelabuhan alternatif.

Menurut dia, konsep yang harus dilakukan oleh pimpinan daerah, untuk kemajuan dan kemakmuran masyarakatnya, salah satunya peningkatan infrastruktur, di antaranya pembangunan Pelabuhan Laut Dalam.

Keberadaan pelabuhan, sebut Syahidudin, dampaknya cukup luas, di antaranya, kelancaran ekspor impor, terciptanya lapangan usaha, tumbuhnya industri-industri kecil dan menengah di daerah, dan efisiensi biaya dan waktu bagi ekportir yang selama ini mengirimkan dan mendatangkan barang melalui pelabuhan di Surabaya.

Dengan terbangunnya pelabuhan laut tersebut, secara otomatis akan berdampak positif pada perekonomian di daerah, apalagi jika dibarengi dengan wacana pembangunan jembatan yang menghubungkan daratan Kalimantan melalui Kabupaten Tanah Bumbu, termasuk peningkatan jalur lingkaran Pulau Laut. (Mutiara, diambil dari Republika.co.id)

Kotabaru

Bangun Tiga Pelabuhan Representatif

Pemerintah Kabupaten Kotabaru, Kalimantan Selatan, Membangun Tiga Pelabuhan Yang Representatif Senilai Rp. 50 Miliar Untuk Membuka Daerah Terisolasi Dan Mendukung Percepatan Pertumbuhan Ekonomi Daerah.

Kepala Dinas Perhubungan Kotabaru Sugian Noor di Kotabaru, Kamis mengatakan, pemerintah pusat anggaran 2014 ini menggelontorkan dana pembangunan tiga pelabuhan di Kotabaru.

"Tiga pelabuhan tersebut, Pelabuhan Matasirih, Pelabuhan Pulau Sebuku, dan Pelabuhan Marabatuan," katanya.

Sebelumnya, Pemkab Kotabaru sudah merencanakan pembangunan tiga pelabuhan tersebut, namun karena sesuatu hal, sehingga pembangunan tersebut terjadi stagnan dan kini kembali dilanjutkan. Selain itu, pemerintah pusat melalui Kementerian Perhubungan juga akan melanjutkan pembangunan pelabuhan penyeberangan Pulau Sebuku-Teluk Gosong, Pulau Laut Timur. "Syaratnya, pemerintah daerah harus membangun jalan akses dari permukiman menuju pelabuhan

penyeberangan dengan dana APBD Kotabaru," terangnya.

Sebelumnya, Bupati Kotabaru-H Irhami Ridjani, Kotabaru berencana membangun pelabuhan khusus peti kemas untuk mendukung program kawasan ekonomi strategis di Kotabaru. "Pelabuhan Selaru akan kita rencanakan untuk pelabuhan peti kemas, yang dilengkapi dengan infrastruktur lainnya," katanya. Menurut Bupati, Selaru memiliki lokasi yang strategis untuk pelabuhan peti kemas, mengingat sampai saat ini pengiriman barang dari dan keluar Kotabaru masih menggunakan pelabuhan petikemas di Batulicin, Kabupaten Tanah Bumbu.

Meskipun dekat jarak Kotabaru dengan Tanah Bumbu, arus pengiriman barang dari Batulicin-Kotabaru atau sebaliknya memerlukan waktu cukup lama yakni, sekitar tujuh hari atau sepekan. Selain menghemat waktu, dengan dibangunnya pelabuhan petikemas di Kotabaru, harga barang yang dijual di pasar-pasar harian dan pasar tradisional di Kotabaru juga bisa lebih murah. Mendukung program tersebut, Pemkab Kotabaru akan melengkapi sarana infrastruktur, seperti jalan menuju dan di lokasi pelabuhan dengan sarana yang memadai. (Mutiara, dari Kalimantan-news.com)

Pelabuhan Stagen Kotabaru Kalimantan Selatan.



Direktur SDM & Umum Toto Heli Yanto (kiri) saat memberikan bantuan Hibah Bina Lingkungan.

Pelindo III Berikan Hibah

45 Tempat Ibadah

PELINDO III kembali menunjukkan kepeduliannya kepada masyarakat. Lewat program bina lingkungan, perusahaan plat merah tersebut menyalurkan bantuan dana hibah senilai Rp1,3 miliar yang diperuntukkan bagi 103 penerima bantuan di wilayah Jawa Timur. Ke-103 penerima bantuan itu terdiri dari 45 tempat ibadah, 53 sarana pendidikan, dan 5 fasilitas umum lainnya.

Direktur SDM dan Umum Pelindo III Toto Heli Yanto mengatakan, penyaluran dana hibah bina lingkungan merupakan agenda rutin perusahaan. Pelindo III telah memulai penyaluran hibah bina lingkungan sejak tahun 2001 silam dan dilakukan di seluruh wilayah kerja perusahaan di tujuh propinsi di Indonesia.

"Selama kurun waktu 2001 hingga triwulan I tahun 2014 ini, Pelindo III telah menyalurkan bina lingkungan sebesar Rp83 miliar," kata Toto saat penyaluran dana bina lingkungan di Kantor Pusat Pelindo III, pada 17 Juli lalu.

Toto menambahkan, besaran dana yang dibutuhkan untuk masing-masing penerima bantuan satu sama lain akan berbeda.

Hal itu didasarkan pada kebutuhan dan keadaan fisik objek bantuan itu sendiri. Jumlah bantuan itu berkisar antara Rp15-50 juta untuk setiap penerima bantuan.

"Sebelum menentukan jumlah bantuan, ada tim kami yang melakukan pengecekan langsung ke lokasi. Itu dilakukan untuk melihat kebenaran apakah calon objek bantuan itu ada atau tidak. Selain itu, juga dapat diketahui jumlah dana yang dibutuhkan," lanjutnya.

Sekretaris Perusahaan Pelindo III Dothy mengatakan jumlah dana yang disalurkan dapat berbeda setiap tahunnya. Dothy menyontohkan pada tahun 2012 lalu, dana bina lingkungan yang disalurkan oleh Pelindo III mencapai Rp12 miliar. Sedangkan pada tahun 2013 kemarin hanya sekitar Rp9,6 miliar. Jumlah total dana yang disalurkan bergantung pada seberapa banyak penerima bantuan pada tahun tersebut.

"Jumlah total dana berbeda tiap tahunnya, maksimal kami menyalurkan 2% dari keuntungan perusahaan setelah pajak," jelasnya.

Dana bina lingkungan yang disalurkan oleh Pelindo III kepada masyarakat bersifat hibah. Artinya, setiap penerima bantuan tidak memiliki kewajiban untuk mengembalikan dana tersebut kepada Pelindo III. Mereka hanya diwajibkan untuk membuat laporan realisasi penggunaan dana hibah tersebut sesuai dengan rencana yang mereka ajukan ke Pelindo III.



Penandatanganan bantuan disaksikan oleh Direktur SDM & Umum dan Sekretaris Perusahaan.

Pelabuhan Tanjung Intan

Salurkan Dana Kemitraan dan Santuni Anak Yatim

Bertempat di Operation room Pelindo III Cabang Tanjung Intan, Pada pertengahan Juli Lalu telah dilakukan Penyaluran Dana Kemitraan Sejumlah Rp. 1,048 M Kepada Para Mitra Binaan dari Sektor Perdagangan, Sektor Industri, Sektor Peternakan serta Sektor Koperasi.

Sebanyak 62 mitra binaan mengikuti pelatihan kewirausahaan dan manajemen usaha bagi mitra binaan Pelindo III Cabang Tanjung Intan, kerjasama antara Pelindo III dengan Politeknik Negeri Cilacap. Acara yang dihadiri langsung oleh Wakil Bupati Cilacap, Direktur SDM & Umum Pelindo III, Kepala Dinas Disperindagkop Cilacap, Pimpinan BNI Cabang Cilacap, dan didukung pula oleh sejumlah pejabat unsur

maritim. "Kegiatan ini merupakan wujud tanggung jawab perusahaan terhadap masyarakat dan kondisi lingkungan social di sekitar perusahaan melalui Corporate Social Responsibility (CSR). Dengan bantuan pinjaman lunak ini diharapkan dapat dimanfaatkan sebaik-baiknya oleh para calon mitra binaan sebagai modal kerja. Kami berharap modal kerja ini dapat diolah semaksimal mungkin sehingga hasilnya selain menjadi produk unggulan lokal atau daerah, dapat pula diekspor dan dipamerkan di luar negeri mengingat Pelindo III rutin mengadakan pameran ke luar negeri setiap tahunnya untuk memamerkan hasil karya mitra binaannya.", jelas Toto Heli Yanto selaku Direktur SDM dan Umum Pelindo III saat memberikan sambutan.

Wakil Bupati Cilacap, H. Ahmad Edi Santosa, ST



Direktur SDM & Umum Toto Heli Yanto bersama calon mitra binaan Pelindo III Cabang Tanjung Intan



Direktur SDM & Umum Toto Heli Yanto memberikan bantuan kepada anak yatim.

dalam menyampaikan sambutan Bupati Cilacap menyatakan bahwa, "Bantuan ini kiranya memberikan manfaat untuk pengembangan usaha dan kemandirian sehingga dapat mendukung program pemerintah untuk penyediaan lapangan kerja, pengentasan kemiskinan, dan berkontribusi terhadap pertumbuhan ekonomi wilayah."

Penyaluran dana kemitraan, Pelindo III Cabang Tanjung Intan juga telah memberikan bantuan program kemitraan dan bina lingkungan (PKBL) yang meliputi 5 kabupaten yaitu Cilacap, Banyumas, Purbalingga, Banjarnegara, dan Kebumen sejak tahun 1999. Menurut GM Pelindo III Cabang Tanjung Intan-Djumadi, total penyaluran program kemitraan (pinjaman lunak) yang telah diberikan selama 5 tahun terakhir dari tahun 2009 s.d 2014, terealisasi sebesar Rp. 12,88 M kepada 981 mitra binaan.

Menurutnya, sebelum diputuskan sebagai pihak penerima dana kemitraan, proses seleksi telah dilaksanakan di Kantor Pelindo III Tanjung Intan agar tak salah pilih. "Tahapannya adalah pengajuan proposal dulu kemudian diseleksi dan disurvei oleh Cabang Tanjung Intan, kemudian diusulkan di kantor pusat untuk kemudian diputuskan", tambahnya lagi. Dana kemitraan tersebut berupa pinjaman modal kerja yang disalurkan kepada 37 orang mitra binaan dari sektor perdagangan, 17 orang mitra binaan dari sektor industri/jasa, 7 orang mitra binaan dari sektor peternakan/pertanian, dan 1 orang mitra binaan dari sektor koperasi.

Untuk dapat meningkatkan pengetahuan, keterampilan dan sikap mental peserta agar dapat menjadi wirausaha yang handal di daerahnya, telah dihadirkan dosen-dosen dari Politeknik Negeri Cilacap untuk dapat menjelaskan prinsip-prinsip kewirausahaan, peluang usaha, pemasaran, manajemen keuangan & klinik bisnis serta manajemen sumber daya manusia yang baik. Selain pemaparan materi, para mitra binaan juga diberikan kesempatan untuk berdiskusi dan tanya jawab dengan para mentor seputar dunia kewirausahaan.

Sehari sebelumnya, Pelindo III Cabang Tanjung Intan mengadakan buka puasa bersama dengan Direksi Pelindo III, para pegawai, perispindo, tenaga outsourcing, pensiunan, pengurus Masjid Nurul Bahri, dan sejumlah panti asuhan.



Direktur SDM & Umum Toto Heli Yanto (dua dari kiri) bersama Wakil Bupati Cilacap (dua dari kanan) & GM Pelindo III Cabang Tanjung Intan Djumadi (kanan).

Mengusung tema "Dalam rangka menyongsong Bulan Suci Ramadhan, mari kita berlomba-lomba untuk berbuat kebaikan guna meningkatkan keimanan kita kepada Allah S.W.T", Pelindo III Cabang Tanjung Intan mengadakan acara buka puasa bersama dan berbagi dengan anak-anak yatim piatu. Yayasan yatim piatu tersebut adalah Panti Asuhan Yatim Piatu As

Salam, Al-Fatah Jaya, AL-fatah Jaya Nihim yang berada di Kabupaten Cilacap dan sekitarnya. Ketiga yayasan yatim piatu ini adalah beberapa panti asuhan yang dipercaya menerima sumbangan manajemen untuk menaungi anak-anak yatim piatu dan kaum dhuafa. "Hari ini, manajemen Cabang Pelabuhan Tanjung Intan mempererat tali silaturahmi melalui acara buka bersama. Selain itu kami juga berbagi kebahagiaan dengan anak-anak panti asuhan. Bulan Ramadhan adalah bulan yang penuh berkah dan memberikan sedekah pada kaum yang membutuhkan sangat dianjurkan", ucap Djumadi, General Manager Pelindo Cabang Tanjung Intan.

Acara yang berlangsung di Operation Room Pelindo Tanjung Intan dan dimulai pukul 16.30 WIB ini dihadiri langsung oleh Direktur SDM dan Umum Pelindo III-Toto Heli Yanto beserta ibu. Sejumlah santunan diberikan kepada 15 anak yatim piatu yang menghadiri acara safari ramadhan beserta pengurus panti asuhan. "Semoga dana sekedarnya dari manajemen Pelindo III ini sedikit bisa bermanfaat bagi kelangsungan masa depan adik-adik panti asuhan. Karena pada dasarnya harta yang kita miliki sebagiannya adalah milik kaum dhuafa", kata Djumadi saat ditemui menjelang buka puasa."

Di akhir acara, Ustad Zaenal sebagai penceramah memberikan tausiyah ramadhan mengenai persyaratan dalam melaksanakan ibadah puasa sekaligus memimpin doa bersama untuk berbuka puasa. (Jamrud)

Industri Kapal Nusantara

Dari Galangan Tradisional Hingga Pasar Internasional

Ratusan Tahun Sebelum Indonesia Lahir, Industri Perkapalan telah Tumbuh Berkembang di Riau, Sulawesi Selatan dan Jawa Tengah

Kearifan lokal yang terkandung dalam kisah-kisah Laksamana Raja di Laut, Perlawanan Arung Palaka, Tumenggung Bahu Rekso Mengepung VOC di Batavia, Keterampilan Laksamana Malahayati, Kepahlawanan Sultan Hasanudin si Ayam Jantan Dari Timur, hingga ke kitab La Galigo yang dinilai sebagai ensiklopedi budaya Bugis, memberi pesan bahwa nenek moyang orang Indonesia telah cukup mampu membuktikan sebagai bangsa bahari. Keunggulan masa lalu di laut nusantara, didukung oleh industri perkapalan yang tersebar mulai dari Riau, Lasem di Jawa Tengah hingga Tanjung Bira di Sulawesi Selatan, yang terkenal dalam pembuatan pinisi, kapal layar tradisional yang berasal dari Suku Bugis.



Ilustrasi

Kapal tradisional pinisi mempunyai dua tiang layar utama dan tujuh buah layar bantu. Tiga layar dipasang di ujung depan, dua layar di bagian depan, dan dua layar lagi dipasang di bagian belakang kapal. Terdapat jenis kapal pinisi, yang pertama adalah Lamba atau Lambo yang merupakan pinisi modern yang sudah dilengkapi dengan motor diesel (mesin). Sementara jenis kedua adalah Palari yang merupakan bentuk awal kapal pinisi dengan ukuran lebih kecil. Umumnya ukuran kapal tidak terlalu besar, hanya sepanjang 10 hingga 15 meter dengan daya angkut hingga 30 ton saja. Secara fungsional kapal pinisi digunakan untuk mengangkut barang dagangan atau sebagai kapal nelayan untuk mencari ikan. Namun, sekarang tidak sedikit yang menggunakan kapal pinisi sebagai kapal pesiar mewah, dengan ukuran jauh lebih besar daripada yang digunakan untuk mengangkut barang.

Tana Beru merupakan tanah leluhur bagi kapal pinisi. Bisa dibilang Tana Beru yang terletak tidak jauh dari Tanjung Bira (hanya 20 menit perjalanan) merupakan sentra pembuatan kapal tradisional ini. Salah satu lokasi pembuatan kapal ini, berada di Dusun Tanetang, Pantai Tanjung Bira Timur. Meskipun tidak sebesar yang terdapat di Tana Beru tapi tempat ini memiliki keindahan pantai sekaligus industri pembuatan kapal pinisi tradisional.

Ritual Tradisional

Pembuatan pinisi di Tanjung Bira dan Tana Beru masih cukup tradisional, dengan bantuan mesin yang masih sangat minim. Dalam proses pembuatannya juga masih mengenal hal-hal mistis, melalui ritual kecil pemotongan lunas yang dipimpin oleh pawang perahu yang disebut Panrita Lopi. Lunas adalah bagian paling dasar pada kapal. Berbagai macam sesajen harus ada dalam ritual ini. Misalnya jajanan yang harus berasa manis sebagai harapan agar kapal ini kelak dapat memberi keuntungan yang besar bagi pemiliknya. Disamping itu juga harus disediakan seekor ayam jago putih, yang darahnya akan ditempelkan pada lunas sebagai harapan agar dalam proses pembuatan kapal tak ada darah yang tertumpah.

Setelah persyaratan lengkap, kepala tukang pembuatan kapal akan memotong lunas yang selanjutnya diserahkan kepada pemimpin pembuatan kapal. Potongan ujung lunas bagian depan akan dibuang ke laut sebagai simbol bahwa kapal akan menyatu dengan lautan. Sementara potongan lunas bagian belakang akan dibuang ke daratan sebagai tanda bahwa saat kapal melaut akan kembali ke daratan. Pada bagian akhir ritual, Panrita Lopi membacakan doa kepada Sang Maha Pencipta, Tuhan Yang Maha Esa.

Melihat proses pembuatan kapal pinisi dari dekat memang sangat mengagumkan. Saat itu di Pantai Tanjung Bira Timur sudah ada beberapa kapal yang dibuat

dengan ukuran yang berbeda-beda. Mulai dari kapal yang berukuran kecil yang seperti perahu nelayan, kapal berukuran sedang, sampai dengan kapal yang berukuran besar. Karena proses pembuatannya masih tradisional, praktis alat yang digunakan juga masih tradisional. Alat yang menggunakan mesin hanya gergaji mesin yang digunakan untuk memotong kayu-kayu berukuran besar dan mesin penghalus kayu. Dalam proses pembuatan kapal pinisi ada yang namanya Punggawa, yang memimpin pembuatan kapal. Punggawa haruslah orang yang mengerti secara teknis pembuatan kapal. Dia juga bertanggung jawab terhadap pembagian kerja serta mengarahkan pekerja yang disebut Sawi yang bekerja pada bagiannya masing-masing. Ada yang mengangkat kayu balok berukuran besar, memotong kayu dengan gergaji mesin, memasang kayu pada bagian kapal, menghaluskan body kapal, dan lain-lain. Luar biasanya mereka bekerja seolah-olah tanpa komando.

Proses pembuatan kapal pinisi yang dilakukan secara tradisional di Tanjung Bira ini memakan waktu antara setengah tahun hingga satu tahun, tergantung dari ukuran dan tingkat kerumitan kapal. Setelah kapal selesai dibuat, selanjutnya adalah prosesi penurunan kapal ke laut. Dalam prosesi ini kembali diadakan upacara adat serta penyembelihan hewan seperti kambing atau sapi. Kalau hewan yang dipotong adalah kambing, maka pemotongan dilakukan di atas kapal. Sedangkan jika yang dipotong adalah sapi, cukup dilakukan pemotongan di depan kapal. Kesemuanya ini sebagai wujud syukur atas selesainya pembuatan kapal.

Membangun Armada

Selain industri kapal tradisional Tanjung Bira yang memiliki sejarah tua, ternyata di Jawa Tengah pernah berkembang industri perkapalan yang mewarnai sejarah era kerajaan Mataram Islam. Industri perkapalan masa itu berlokasi di Lasem, Kabupaten Rembang yang sejak jaman VOC telah memiliki potensi ekonomi yang sangat penting karena adanya aktivitas Pelabuhan Rembang maupun adanya industri kapal di desa Dasun, 5 kilometer dari kota Lasem yang secara rutin membangun kapal-kapal baru. Kapal-kapal yang dibangun di Lasem, terdiri dari kapal dagang maupun kapal perang yang dipesan oleh VOC, pemerintah kolonial, para bupati hingga pihak swasta.

Menurut sejarawan Indriyanto dalam "Pembuatan Kapal di Lasem Sembang, Sebuah Survey Awal", tidak



diketahui dengan pasti sejak kapan tradisi pembuatan kapal di Lasem mulai berlangsung. Akan tetapi, diperkirakan sudah berlangsung sebelum abad XVI. Hal itu mengacu kepada masa ketika Demak melakukan ekspedisi militer ke Malaka untuk mengusir Portugis, sebagian kapal yang digunakan dibuat dan dikirim dari Rembang. Tradisi kemaritiman dalam hal teknologi dan industri kapal terus mengalami perubahan. Pengaruh terbesar atas perkapalan Samudera Hindia adalah tibanya kapal-kapal Atlantik sejak akhir abad XVI, dengan tiang yang perlahan-lahan berubah sampai bentuk kapal tradisional yang lebih kuat dihasilkan. Di berbagai galangan pembuatan kapal Asia, kapal-kapal local dapat meniru kapal Atlantik.

Bernard HM Vlekke menyebutkan, perkembangan kapal di Indonesia pada akhir abad XV juga dipengaruhi bentuk-bentuk kapal dari negara-negara Asia lain, seperti Pegu dan Birma (kini Myanmar). Hal itu terjadi karena hubungan perdagangan laut antara negara-negara di Asia yang sudah berlangsung lama. Meskipun tipologi perkapalan Asia dalam desain dengan tiang, tali dan metode konstruksi tetap stabil sejak abad XII, tradisi maritim bukannya tidak berubah sama sekali. Pada awal penyebaran Islam menuju India dan kepulauan Nusantara, para pembuat kapal di Teluk Persia segera mengubah kapal-kapal kecilnya yang tidak terlindung menjadi kapal besar dengan dinding yang kuat dan tahan air.

Pada masa Mataram Kartasura, VOC berhasil mendirikan kantor dagang di Demak dan Rembang yang dinilai mutlak perlu karena daerah-daerah itu kaya akan kayu, sehingga di kedua tempat itu didirikan sebuah galangan kapal. Sejak kapan pendirian galangan oleh VOC, agak sulit dilacak datanya. Akan tetapi diperkirakan terjadi antara tahun 1651 sampai 1677. Hal itu mengacu

tahun 1651, saat dilaksanakan perdamaian antara VOC dengan Amangkura I, dan VOC diberi ijin membuka kantor di Jepara dan tak menutup kemungkinan membuka kantor di Rembang. Sejak masa itu, mulai dikenal adanya kapal-kapal kecil dan cepat yang dalam bahasa Belanda disebut jacht. Berdasar instruksi Residen pertama di Jepara Dick Schouten, mulai dibangun galangan kapal yang awalnya mengerjakan pesanan tiga unit kapal kici berukuran 70-80 lst (1 last = 2.000 kg). Pesanan dapat diselesaikan pada November 1651.

Menurut catatan, tahun 1677 terjadi kedatangan rombongan orang-orang Makasar ke kota Rembang yang langsung menuju ke galangan kapal milik Daniel Dupre, karena mereka mendapat perintah dari kompeni yang saat itu sedang menumpas perlawanan Trunojoyo dari Madura yang menentang kesewenang-wenangan penjajah. Ironisnya, meskipun galangan kapal itu membangun armada laut untuk menghadapi Trunojoyo, tetapi kemudian juga gulung tikar akibat serangan "laskar pemberontak" Trunojoyo. Pada masa itu, galangan kapal di Lasem menjadi produsen kapal untuk memenuhi kebutuhan Mataram maupun VOC. Pada tahun 1657, Amangkura I memerintahkan Tumenggung Pati untuk memesan satu unit kapal untuk Mataram dan satu unit lagi dipesan oleh Duta Makassar (Dagregister 8 September 1957 halaman 257 koleksi ANRI).

Mengalami beberapa kali jatuh bangun, dan subsidi dari pemerintah jajahan sebesar 2.000 gulden pada tahun 1813, ternyata industri kapal tradisional di Lasem tak bisa bertahan, dan pada tahun 1880 ketika hanya mampu mengerjakan 3 unit kapal, terpaksa tutup. Penyebab utama dari penutupan itu antara lain karena kian langka dan mahal harga kayu jati sebagai bahan



baku pembuatan kapal, kian sedikitnya tenaga kerja karena harus memenuhi panggilan tugas menjadi lascar menghadapi perlawanan pangeran Diponegoro, serta masuknya pesaing berupa kapal-kapal impor dari Eropa yang lebih berteknologi maju.

Product Branding PAL

Setelah lama mengalami “mati suri” pada era revolusi fisik, dan industri galangan kapal hanya tumbuh sporadis di beberapa daerah, mulai tahun 50-an kembali muncul galangan-galangan kapal yang dikelola secara lebih modern. Banyak perusahaan galangan kapal bekas milik Belanda yang diambil alih dalam rangka nasionalisasi. Di Surabaya, NV Drogdok Maaschappij dinasionalisasi menjadi PT Dok & Perkapalan Surabaya (DPS). Juga PT PAL Indonesia (Persero) awalnya merupakan sebuah galangan kapal bernama Marina yang dibangun Belanda pada 1939. Pada masa pendudukan Jepang, perusahaan ini beralih menjadi Kaigun SE 2124. Saat kemerdekaan, pemerintah Indonesia melakukan nasionalisasi perusahaan dan namanya menjadi Penataran Angkatan Laut (PAL). Tepatnya pada 15 April 1980, pemerintah mengubah status PAL dari perusahaan umum menjadi perseroan terbatas. Masih di Surabaya, tumbuh pula galangan swasta PT Dumas dll, sementara di Makassar lahir PT Industri Kapal Indonesia, dan di Jakarta dibangun PT Kodja Bahari. Sedangkan di Dumai, Batam, Bandar Lampung, Tegal, Bitung dll juga tumbuh berkembang industri perkapalan yang tak kalah perannya dalam mengisi kebutuhan armada angkutan laut nasional.

Mencermati kondisi itu, tak ada salahnya bila muncul pertanyaan: siapa bilang kapal-kapal produksi Indonesia tak bisa bersaing di dunia internasional? PT PAL Indonesia, salah satu badan usaha milik negara (BUMN) strategis, ternyata telah memproduksi kapal berkelas internasional yang laris bukan main. Salah satu yang kemudian menjadi merek dagang cukup populer di dunia ialah kapal kargo Star 50. Kapal berjenis box shape bulk carrier (double hull) 50.000 Dead Weight Tonnage (DWT) produksi PT PAL Indonesia itu menjadi produk unggulan yang disukai

para pembeli dari mancanegara.

Kapal kargo Star 50 tercipta karena permintaan pasar, terutama dari luar negeri, cukup tinggi. PT PAL Indonesia bisa memenuhi kriteria yang diinginkan pasar, yakni kapal kargo dengan tingkat konsumsi bahan bakar yang efisien, tingkat keamanan yang tinggi, harga yang bersaing, tepat waktu, dan yang pasti berkualitas tinggi.



Ilustrasi

Dari sisi desain, PT PAL Indonesia sudah memiliki pengalaman dalam membuat desain kapal kargo mulai dari kapal box shape bulk carries 42.000 DWT dan 45.000 DWT. Setelah sukses dengan jenis tersebut, para desainer kapal PT PAL Indonesia meningkatkan kapasitas kapal menjadi 50.000 DWT. Menurut Direktur

Produksi PT PAL Indonesia Edy Widarto, kapal kargo 50.000 DWT ini punya kekhususan dalam konsep desain yang menarik menyangkut basic, key plan, yard plan, dan production drawing. Procurement dan produksi pun dilaksanakan di PT PAL Indonesia yang berlokasi di Ujung Perak Surabaya, Jawa Timur.

“Rute yang dilalui kapal berbeda-beda. Dalam pembuatan kapal wajib diketahui rutanya ke mana, dan setiap negara punya aturan berbeda-beda sehingga saat kapal berada di negara yang dilalui tidak akan terkena masalah”

Star 50 tipe box shape bulk carrier ini handy size atau tidak besar juga tidak kecil, dan merupakan kapal kargo terbesar yang pernah didesain dan dibangun di Indonesia, juga diekspor ke Eropa serta Asia. Pada umumnya para pembeli kapal mengakui bahwa kapal kargo tersebut lebih efisien dalam pemakaian bahan bakar, lebih cepat, dan mudah dalam proses loading dan unloading jika dibandingkan dengan kapal konvensional. Kapal ini memiliki ukuran atau bentuk lines plan dengan tahanan yang kecil. Kecepatannya mencapai 14.50 knots. Lebar kapal kargo ini juga relatif kecil yakni 31,5 meter. Adapun ukuran lebar rata-rata kapal open hatch bulk carrier 50.000 DWT produk lain ialah 32 meter. Dengan demikian kapal masih bisa dibangun di fasilitas graving dock PT PAL yang memiliki lebar terbatas yakni 32 meter. Hal itu berdampak pada pemakaian bahan bakar untuk menggerakkan mesin menjadi lebih hemat yakni 33 ton per hari. Sementara produk sejenis yang dibangun kompetitor Oshima Shipyard membutuhkan bahan bakar lebih banyak. Menurut Edy Widiarto, selisihnya

untuk bahan bakar, kapal kargo buatan PT PAL bisa lebih efisien 7,4% jika dibandingkan dengan kapal kompetitor.

Keunggulan lainnya ialah dalam hal ketepatan waktu. Untuk soal yang satu ini kapal produksi PT PAL dijamin sangat akurat. Seperti diketahui, apabila perjalanan kapal sangat lambat, itu bisa merugikan pemilik kapal. Kapal bisa boros bahan bakar dan pemilik kapal bisa didenda atau terkena penalti karena tidak tiba di tempat tujuan tepat waktu.

Dalam operasionalnya, Star 50 juga bisa mengangkat kayu, kontainer, dan curah (bahan pangan atau bahan tambang). Rute kapal juga sangat menentukan. Untuk itu, kapal yang dipesan oleh setiap negara akan memiliki spesifikasi berbeda-beda karena tergantung rute yang dilalui. Menurut Direktur Produksi PT PAL: "Rute yang dilalui kapal berbeda-beda. Dalam pembuatan kapal wajib diketahui rutenya ke mana, dan setiap negara punya aturan berbeda-beda sehingga saat kapal berada di negara yang dilalui tidak akan terkena masalah".

Pada proses pembuatan kapal, tim dari PT PAL harus melakukan riset lapangan menyangkut beberapa aspek tersebut. Setelah datanya terkumpul barulah membuat kapal sesuai riset tersebut. Cat dan besi yang digunakan pun harus tahan karat dan tahan garam. Karena itu, uji anti karat dan anti garam wajib dilakukan. Beberapa negara yang telah membeli kapal kargo Star 50 buatan PT PAL ialah Hong Kong (4 unit), Jerman (2 unit), Turki (2 unit), dan Singapura (1 unit). Dan, yang paling membanggakan, dunia internasional mengakui kapal buatan PT PAL ini sebagai salah satu kapal terbaik di dunia.

Kapal kargo Star 50 ini juga sesuai dengan kondisi perairan di Indonesia. "Kapal semacam ini akan menghidupkan transportasi antar pulau. Di Indonesia sangat dibutuhkan karena banyak pulau. Penghubungnya adalah lautan," timpal Edy.

Bila seluruh dok kapal di PT PAL Indonesia penuh, selain mengerahkan tenaga di dalam, juga terkadang meminta bantuan subkontraktor. Adapun sumber daya manusia di PT PAL Indonesia sebanyak 83 orang.

Mengenai harga, kapal milik PT PAL cukup kompetitif di pasaran internasional. Namun, sistem harga kapal di dunia internasional mirip penjualan saham. Ada kalanya naik atau turun. Untuk kapal kargo Star 50 ini pernah mencapai harga tertinggi US\$48 juta, tapi pernah pula hanya terjual US\$18 juta.

Caraka Jaya

Sejarah kapal kargo Lahirnya kapal kargo buatan PT PAL Indonesia tidak lepas dari sejarah terciptanya kapal kargo Caraka Jaya era 80-an, yang merupakan bagian dari program Menteri Riset dan Teknologi BJ Habibie. Kapal Caraka Jaya dengan bobot mati 3.500 DWT merupakan karya pertama putra-putri Indonesia yang belajar membuat kapal di Mitsui Jepang.

Di Mitsui Jepang itulah anak-anak Indonesia belajar mendesain kapal kargo secara umum. Dalam perkembangannya, terciptalah kapal Caraka Jaya I, II, dan III. Menurut Marx Jefferson, desainer kapal PT PAL Indonesia, kapal Caraka Jaya III dibagi menjadi fase satu, dua, dan tiga. Dari mulai desain kapal kargo murni hingga menjadi semikontainer. Menurut Edy Widiarto, ada modifikasi dengan bodi dibesarkan agar punya daya muat lebih. Kapal-kapal kontainer sedang disukai saat itu. Dari situlah desain kapal kargo mulai disesuaikan dengan permintaan pasar. Tingginya permintaan pasar membuat PT PAL kewalahan sekaligus bangga karena mendapat kepercayaan dari dunia internasional.

Kapal kargo Star 50 ini juga sesuai dengan kondisi perairan di Indonesia.

"Kapal semacam ini akan menghidupkan transportasi antarpulau. Di Indonesia sangat dibutuhkan karena banyak pulau. Penghubungnya adalah lautan," timpal Edy. Bila seluruh dok kapal di PT PAL Indonesia penuh, selain mengerahkan tenaga di dalam, juga terkadang meminta bantuan subkontraktor. Adapun sumber daya manusia di PT PAL Indonesia sebanyak 83 orang.

Menurut Edy Widiarto, di balik kegemilangan PT PAL dalam menjual produk berskala internasionalnya, masih ada kendala di dalam negeri. Terutama menyangkut ketiadaan regulasi tentang pembelian kapal bekas. Pemerintah selama ini belum membuat aturan mengenai hal itu. Sesuai peraturan yang dikeluarkan pemerintah Indonesia, kapal yang berlayar di wilayah perairan Nusantara harus berbendera Indonesia. Atau dengan kata lain harus produksi Indonesia. Sayangnya kapal bekas dari luar negeri yang banyak dibeli konsumen dikhawatirkan bisa mengganggu pertumbuhan industri kapal dalam negeri. "Pemerintah harus memproteksi industri perkapalan di Indonesia apabila ingin maju" tegas Edy. (Nilam)



Ilustrasi

Peluang Investasi

Galangan Kapal di Lamongan

Industri pembuatan, jasa perawatan dan perbaikan kapal yang sudah tersedia di Indonesia dinilai masih sangat kurang dibanding kebutuhan. Oleh karena itu peluang investasi dalam membangun galangan kapal terbuka lebar.

Di wilayah Jawa Timur, Pemprov telah menetapkan Kabupaten Lamongan sebagai Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) maritim untuk industri perkapalan. Pemkab Lamongan mengalokasikan 4.000 hektar untuk kawasan tersebut dan yang sudah dibangun baru sekitar 200 hektar.

Investasi yang telah ditanamkan di KEK maritim yang terletak di Kecamatan Paciran dan Brondong di tahun 2013 tercatat Rp. 800 miliar. Salah satu perusahaan yang sedang membangun galangan kapalnya di Kecamatan Paciran adalah PT Lamongan Marine Industry (LMI) dengan investasi senilai Rp. 400 miliar. Direktur LMI Trimunas Prijanto mengatakan bahwa galangan kapal yang dibangun di lahan seluas 400.000 m² tersebut nantinya tidak saja untuk memproduksi kapal tapi juga menyediakan jasa perawatan

dan perbaikan untuk kapal tanker dan kapal kargo ukuran besar.

"Pembangunan galangan LMI didisain dalam tiga tahapan. Untuk tahap pertama dirancang dapat menampung kapal-kapal berukuran 20.000 DWT. Untuk itu kami sudah melengkapinya dengan beragam peralatan seperti crane, mesin bending dengan kemampuan hingga 500 ton, serta roll bending dengan tingkat ketebalan 16 mm," kata Trimunas.

Faktor pendukung peluang investasi galangan kapal di Lamongan diantaranya adanya 27 perusahaan perkapalan di Jawa Timur dan 39 perusahaan yang bergerak dalam industri perkapalan rakyat serta 21 perusahaan pelayaran; garis pantai mencapai 47 km dengan kedalaman perairan 9-12 m pada jarak 500 m dari garis pantai. (Mutu dari The President Post)



Ilustrasi



Ilustrasi



Ilustrasi



Ilustrasi

Peringati Kemerdekaan RI

Pelindo III Tetapkan Budaya Perusahaan

Badan Usaha Milik Negara (BUMN) Pelindo III menetapkan budaya perusahaan sebagai pedoman kerja bagi seluruh elemen Pelindo III. Budaya perusahaan ini diperlukan guna mencapai visi Pelindo III yakni berkomitmen memacu integrasi logistik dengan jayanan jasa pelabuhan yang prima. Launching budaya perusahaan tersebut dilakukan langsung oleh Direktur Utama Pelindo III Djarwo Surjanto sesaat setelah pelaksanaan upacara peringatan HUT ke-69 Proklamasi Kemerdekaan Republik Indonesia.

Budaya perusahaan diperlukan untuk membentuk karakter para pegawai dalam memberikan layanan jasa kepelabuhanan. Budaya perusahaan dibentuk sebagai pedoman pegawai dalam bertindak, bersikap, dan berperilaku. Oleh karenanya, manajemen Pelindo III telah menetapkan budaya perusahaan yang terbagi dalam tiga nilai inti utama. Ketiga nilai inti tersebut adalah Customer Focus, Care, dan Integrity.

Direktur Utama Pelindo III, Djarwo Surjanto mengatakan bahwa budaya perusahaan Pelindo III bertumpu kepada nilai-nilai inti yang merupakan hal paling mendasar bagi insan Pelindo III untuk beroperasi secara efektif dan berkelanjutan, yaitu: Customer Focus, Care dan Integrity. "Nilai-nilai inti inilah yang menjadi patokan bagi kita untuk membentuk sikap kerja baru menuju perbaikan luar biasa sehingga keinginan kita mewujudkan visi dan misi perusahaan akan tercapai", jelas Djarwo.

Lebih lanjut Djarwo mengemukakan bahwa Customer Fokus harus dimaknai oleh insan Pelindo III untuk selalu mengutamakan k e p u a s a n

pelanggan, dan Care dimaknai selalu terdepan dalam kepedulian kepada pemangku kepentingan dan lingkungan. Sedangkan Integrity dimaknai dengan senantiasa berpikir, berkata dan berperilaku terpuji, menjaga martabat serta menjunjung tinggi etika.

"Penyusunan budaya perusahaan sendiri dilakukan melalui proses yang cukup panjang sampai akhirnya terbangunlah tatanan budaya perusahaan Pelindo III", rinci Djarwo. "Proses membangun budaya Pelindo III melibatkan beberapa orang taf kunci termasuk Direksi untuk memastikan bahwa budaya ini memiliki nilai-nilai luhur yang selama ini telah bersemi dengan baik di Pelindo III dan diyakini akan membawa perusahaan mencapai visi dan misinya di kemudian hari", tambahnya.

Toto Heli Yanto, Direktur SDM dan Umum Pelindo III dalam kesempatan yang sama mengatakan bahwa penjabaran nilai inti dari budaya perusahaan tersebut, diantaranya insan pelindo III harus melayani pelanggan secara inovatif sehingga tak bisa ditiru pesaing, berinteraksi dengan ramah, santun, & hormat serta proaktif dalam mengidentifikasi kebutuhan serta keinginannya. Bila pelanggan ada keluhan, insan Pelindo III menangannya secara responsif dan profesional.

"Insan Pelindo III bersikap tangguh baik dalam rangka melayani maupun menangani keluhan pelanggan dengan rasa percaya diri serta tegas dalam menjalankan sistem dan prosedur yang ada, bersikap sabar dalam berinteraksi, tekun dan bekerjasama dengan pelanggan sehingga kepuasan pelanggan tercapai. Insan Pelindo III selalu melakukan perbaikan berkelanjutan (continuous improvement) terhadap pelayanan yang telah

Direksi Pelindo III saat *launching* budaya perusahaan di halaman kantor Pelindo III Cabang Tanjung Perak.



Direktur Utama Pelindo III Djarwo Surjanto (empat dari kanan) bersama perwakilan penerima buku pedoman budaya perusahaan Pelindo III.

dilakukan” katanya.

Toto kembali menyatakan bahwa insan Pelindo III harus peka terhadap perubahan keinginan pemangku kepentingan (stakeholder) dan permasalahan

lingkungan hidup, karena selalu tanggap akan situasi yang terjadi di sekitarnya. Selain itu, Insan Pelindo III selalu berinisiatif untuk menjadi yang terdepan dalam kepedulian kepada pemangku kepentingan dan lingkungan melalui proses belajar berkelanjutan.

“Insan Pelindo III selalu sigap yakni dengan siap sedia menjalankan tugas, cekatan dalam menyelesaikan permasalahan yang terjadi, dan tangkas dalam melakukan tindakan nyata. Insan Pelindo III mampu memberi solusi terkait permasalahan yang muncul baik dalam lingkungan usaha maupun lingkungan hidup” tegas Toto.

“Insan Pelindo III disiplin dalam menjalankan tugasnya karena taat aturan, jujur, adil dan terbuka, dan konsisten baik dalam setiap ucapan maupun tindakan, demikian juga Insan Pelindo III harus menuntaskan tugas dengan penuh tanggung-jawab, baik dari segi hasil maupun proses karena didasari sikap amanah (komitmen). Insan Pelindo III selalu bersungguh-sungguh dalam bekerja dan menjaga nilai-nilai etika, selalu produktif dalam setiap kegiatan serta tuntas dalam bekerja” pungkash Toto.

Budaya perusahaan Pelindo III ditetapkan bersamaan dengan peringatan HUT ke-69 Proklamasi Kemerdekaan Republik Indonesia bukan tanpa tujuan. Manajemen Pelindo III berharap para pegawai dapat meneladani nilai-nilai perjuangan para pahlawan dalam meraih kemerdekaan yang diterapkan dalam pelaksanaan budaya perusahaan.

Dengan penerapan dan penghayatan nilai-nilai inti budaya perusahaan diharapkan para pegawai Pelindo III dapat memberikan kontribusi terbaiknya

untuk pengembangan dan kemajuan perusahaan. Terlebih, Pelindo III tengah melakukan serangkaian pengembangan untuk memberikan layanan terbaiknya bagi para pengguna jasa.

Upacara Bendera

Memperingati HUT ke-69 Proklamasi Kemerdekaan Republik Indonesia, Pelindo III menggelar upacara bendera di halaman kantor Pelindo III Cabang Tanjung Perak. Bertindak sebagai pembina upacara bendera adalah Direktur Utama Pelindo III Djarwo Surjanto. Kegiatan upacara bendera tersebut diikuti oleh seluruh pegawai Pelindo III dan anak perusahaannya.

Dalam amanatnya, Djarwo mengatakan bahwa hikmah terpenting dalam memperingati kemerdekaan adalah kita harus dapat melestarikan dan melanjutkan nilai-nilai perjuangan para pahlawan untuk dijadikan modal dasar guna mengisi kemerdekaan dan melanjutkan program pembangunan.

“Setiap kali kita memperingati proklamasi kemerdekaan Indonesia, ingatan kita kembali tertuju kepada perjalanan panjang sejarah yang telah kita lalui bersama sebagai bangsa. Kita kenang pengorbanan jiwa raga dan harta benda yang telah dipersembahkan oleh pejuang kemerdekaan dan bapak bangsa bagi kehormatan tertinggi bangsa Indonesia, yaitu “kemerdekaan”, ujar Djarwo.

“Marilah kita panjatkan doa kehadiran Allah SWT, Tuhan Yang Maha kuasa, semoga arwah pahlawan-pahlawan kita, arwah pejuang-pejuang yang ikut membela kemerdekaan bangsa ini, diberi tempat yang sebaik-baiknya di sisi-Nya”, ajak Djarwo.

Sebagai BUMN, Pelindo III memiliki kewajiban untuk ikut membangun bangsa dan negara. “Itu juga menjadi tanggung jawab Saudara-saudara sekalian sebagai bagian dari Pelindo III. Terlebih wilayah kerja Pelindo III berada di tujuh propinsi di Indonesia. Sudah semestinya semangat juang para pahlawan membekas dan dapat menjadi contoh bagi kita untuk turut serta membangun bangsa dan negara melalui Pelindo III,” pungkash Djarwo.

Direktur Utama Pelindo III Djarwo Surjanto (kanan) saat menjadi Inspektur upacara pada peringatan HUT ke-69 Kemerdekaan Republik Indonesia.



Kegiatan bongkar muat petikemas di Terminal Petikemas Semarang.

Arus Petikemas TPKS Meningkat

Peningkatan Arus Petikemas di TPKS Selain Karena Pertumbuhan Perdagangan Daerah, Juga Adanya Inovasi Usaha.

Capaian arus petikemas secara signifikan yang terjadi pada semester pertama tahun 2014, seakan menjadi hadiah pada peringatan Hari Ulang Tahun (HUT) ke-3 Terminal Peti Kemas Semarang (TPKS) sebagai unit usaha Pelindo III yang berada di Pelabuhan Tanjung Emas. Pada semester pertama tahun 2014 ini total throughput TPKS tercatat mengalami peningkatan hingga dua digit. Padahal selama ini, pertumbuhan yang terjadi hanya berkisar 9% setiap tahunnya.

Sesuai data yang diperoleh, mulai bulan Januari sampai dengan Juni 2014, satu-satunya terminal petikemas yang terdapat di Provinsi Jawa Tengah (Jateng) itu telah melaksanakan kegiatan bongkar muat dengan capaian throughput sebanyak 183.282 Boks, atau setara dengan 294.466 TEU's. Dengan demikian, kinerja bongkar muat di TPKS pada semester I tahun 2014 ini telah mengalami peningkatan 20,8% dibanding dengan capaian pada periode yang sama tahun 2013, yang tercatat 243.751 TEU's.

Sedangkan arus kunjungan kapal pada semester I tahun 2014 tercatat 325 unit, dengan bobot total mencapai 4.506.986 Gross Tonage (GT).

Memacu Perdagangan

Dalam perbincangan dengan Reporter Dermaga tentang prestasi yang dicapai oleh unit usaha yang dipimpinnya, General Manager (GM) TPKS Iwan Sabatini mengatakan: "Capaian itu, terjadi disebabkan oleh kerja keras seluruh staf dan pelaksana di TPKS yang penuh dedikasi. Di samping itu, pemicu utamanya tentu disebabkan oleh pertumbuhan industri dan perdagangan domestik maupun internasional di Provinsi Jawa Tengah sebagai daerah yang pro investasi".

Lebih jauh dijelaskan, bahwa untuk mengantisipasi hal tersebut, TPKS secara berkala melakukan road show ke end user guna menjajagi informasi tingkat kepuasan pelanggan, terkait dengan kelancaran pelayanan di TPKS. Selain itu, pihak TPKS juga mencermati prospek industri yang akan datang. Dari penjajagan tersebut, dapat ditemukan potensi adanya peningkatan peluang eksportasi berbagai komoditas, antara lain: garmen, kayu albasia dan home industry.

Menurut Iwan Sabatini, kondisi ini diharap menjadi pendorong capaian target handling petikemas di TPKS, yang untuk tahun 2014 ditarget mencapai sekitar 580.000 TEU's. Dengan demikian TPKS akan mampu mempertahankan pertumbuhan dua digit pada kisaran 21%. Kenaikan ini cukup signifikan apabila dibandingkan dengan total through put tahun 2013 lalu yang mencapai 498.717 TEU's. Capaian juga merupakan peningkatan kinerja, apabila dibanding dengan tahun 2012, yang tercatat 457.152 TEU's.

Untuk mengantisipasi pertumbuhan industri yang memicu perdagangan, TPKS telah membangun dermaga tambahan sepanjang 105 meter, hingga kedepan total dermaga yang dioperasikan akan menjadi 600 meter, yang akan mampu melayani kapal ukuran besar atau 4 kapal ukuran sedang. Untuk mendukung operasioannya, saat ini TPKS sedang melaksanakan pekerjaan pembangunan lapangan penumpukan seluas 5,3 hektar yang akan siap dioperasikan pertengahan tahun 2015.

Di samping itu, TPKS akan menambah peralatan bongkar muat petikemas dengan mengadakan 11 unit Automated Rubber Tyred Gantry (A-RTG), peralatan yang dapat dioperasikan dari ruang control di CY baru. Untuk menyesuaikan dengan operasional tanpa awak di CY tersebut kedepan setiap trailer yang masuk TPKS akan wajib dilengkapi dengan Identity Card berupa chips yang akan dipasang di tiap trailer dan dipindai lewat Radio Frequensy Identified (RFId). Hal tersebut dimaksud untuk mempermudah dan mempercepat proses receiving dan delivery, yang datanya akan diproses saat berlangsungnya handling dengan menggunakan A-RTG.



Gate Terminal Petikemas Semarang.

Menuju Zero Accident

Dijelaskan lebih lanjut, dalam waktu dekat TPKS akan melakukan sosialisasi kepada Organisasi Angkutan Darat (Organda) dan pemilik trailer/angkutan petikemas di Jawa Tengah, agar dalam rangka mempercepat proses pengiriman atau pengiriman

petikemas hingga di lapangan penumpukan, akan dilaksanakan program mengurangi risiko kecelakaan. Untuk itu, kedepan para pengemudi trailer akan diharuskan menggunakan alat pelindung diri (APD) seperti helm, rompi dan ID Card yang sesuai dengan namanya. Diakui oleh GM TPKS bahwa hal itu merupakan adaptasi, seperti yang selama ini telah dilaksanakan di TPS Tanjung Perak sejak 8 tahun lalu. Dengan sistem tersebut, selama ini ternyata di TPKS telah berhasil menekan terjadinya kecelakaan kerja, menuju Zero Accident.

Terkait dengan kondisi eksisting di Pelabuhan Tanjung Emas, menurut Iwan Sabatini pelabuhan terbesar di Jateng ini akan makin dapat berkembang, bila alur dan kolam pelabuhan dapat diperdalam dari kondisi eksisting yang hanya berkisar -10 meter menjadi -12 meter. Revitalisasi alur pelayaran dan kolam pelabuhan tersebut, sesuai dengan harapan dari penguasaha shipping line yang mengoperasikan kapal mereka di Tanjung Emas Semarang. TPKS juga akan memperbaharui 10 unit trailer guna menunjang kegiatan loading dan unloading di dermaga TPKS.

"Dari sisi tenaga kerja, terhitung 1 Juli 2014 lalu di TPKS sudah tak terdapat lagi tenaga outsourcing (alih daya). Secara bertahap tenaga alih daya di TPKS akan diangkat menjadi pegawai PT Pelindo Daya Sejahtera selaku penyedia jasa tenaga kerja pendukung aktivitas di cabang-cabang Pelindo III termasuk di TPKS" ujar Iwan Sabatini. (Nilam)

Wamenhub Pantau Kesiapan Pelabuhan Tanjung Perak



Wakil Menteri Perhubungan Bambang Susantono (tengah) saat melakukan tinjauan kesiapan arus mudik di Pelabuhan Tanjung Perak.

WAMENHUB Bambang Susantono sidak di Terminal Penumpang Pelabuhan Tanjung Perak didampingi Wahid Wahyudi, Kepala Dinas Perhubungan dan LLAJ Propinsi Jatim beserta jajaran dari kepolisian guna melihat secara langsung kesiapan satgas arus mudik balik lebaran 2014 beserta berbagai fasilitasnya.

Wakil Menteri Perhubungan Bambang Susantono melakukan kunjungan ke Pelindo III Cabang Tanjung Perak. Kunjungan yang berlangsung menjelang lebaran itu guna memantau kesiapan pelabuhan dalam menyambut arus mudik lebaran.

Bambang Susantono saat datang langsung mengelilingi terminal dan sekitarnya. Diawali melihat progress pembangunan Terminal Penumpang Baru Gapura Surya Nusantara dengan melihat 2 unit garbarata yang telah terpasang di dermaga Jamrud Utara. Kemudian bersama rombongan juga memasuki fasilitas di dalam terminal penumpang sementara diantaranya Posko satgas lebaran 2014, Posko Kesehatan dan fasilitas lainnya.

Saat sampai di ruangan Posko Kesehatan, Bambang yang juga dikenal sebagai pakar perencanaan infrastruktur dan transportasi itu menghimbau untuk lebih memaksimalkan fasilitas yang ada di dalamnya untuk menjamin kenyamanan pengguna. Hal ini pun langsung direspon positif oleh Deputy General Manager Bambang Hasbullah yang turut mendampingi rombongan wamenhub, agar secepatnya ditambahkan AC dan fasilitas penunjang lainnya.

Bambang Susantono berpesan kepada tim satgas untuk betul-betul memperhatikan kenyamanan dan keamanan para penumpang kapal laut. "Semoga arus mudik kali ini bisa lebih baik dari tahun-tahun sebelumnya, dan tolong diperhatikan arus naik dan turun penumpang dahulukan wanita, lansia, ibu hamil dan anak-anak. Sebenarnya kami berharap terminal penumpang baru Gapura Surya Nusantara sudah dapat dioperasikan menjelang arus mudik tahun ini, namun ternyata tidak bisa jadi kami juga minta agar para penumpang dapat memaklumi."Tambahnya.

Disela-sela wawancara juga disampaikan oleh wamenhub bahwa tahun 2014 ini menurut data yang dimiliki kementerian perhubungan bahwa total arus mudik di seluruh Indonesia tahun ini mencapai 30 juta orang dimana 20 juta orang menggunakan transportasi umum dan selebihnya kendaraan pribadi.

Kenaikan arus mudik lewat laut sendiri diperkirakan sekitar 5 juta orang, naik sekitar 1-3% dari tahun 2013, jumlah tersebut untuk seluruh Indonesia melalui kapal penyeberangan di ASDP, kapal cepat, kapal roro, maupun Pelni menurut Kahumas Pelindo III Cabang Tanjung Perak dari berbagai info yang dihimpun.

Di Pelabuhan Tanjung Perak sendiri pihak operator Pelni menyiapkan 12 unit kapal penumpang, dan operator kapal swasta lainnya total 23 unit kapal, jadi total yang disiapkan sebanyak 35 unit armada kapal.

Wamenhub sendiri juga memberikan pesan kesegengajaran yang di Jawa Timur agar membuat rute angkutan antar moda dari dan ke Pelabuhan Tanjung Perak, untuk memudahkan para pemudik melanjutkan perjalanannya dengan menggunakan moda angkutan lainnya hingga sampai ke tempat tujuannya seperti bus-bus ke terminal purabaya, terminal osowilangoon maupun ke stasiun gubeng. Tidak lupa Wamenhub menekankan kepada segenap satgas arus mudik untuk berpegang teguh pada asas keselamatan.

Sebelum bertolak menuju Stasiun Gubeng, Bambang Susantono juga sedikit berbincang-bincang dengan calon penumpang yang ada di selasar Terminal Penumpang Sementara. Beliau juga menanyakan

bagaimana tanggapan mereka tentang fasilitas yang ada. Kemudian, Bambang menghimbau untuk menambahkan fasilitas penunjang pada ruang tunggu penumpang. Hal ini juga direspon oleh pihak Pelindo III untuk tetap mengedepankan fasilitas dan keamanan yang lebih baik dari tahun 2013.

Menurut Dhany R Agustian, Kahumas pelindo III Cabang Tanjung Perak arus penumpang kapal laut akan mengalami kenaikan yang signifikan mulai H-5 hingga H+7 yang melalui pelabuhan Tanjung Perak, ini dikarenakan saat ini mobilitas kapal laut dari berbagai daerah di Indonesia mulai bergerak dan sampai di pelabuhan Tanjung Perak di hari tersebut. (Jamrud)



Wakil Menteri Perhubungan Bambang Susantono (kiri) bersama dengan Kepala Kantor Kesyahbandaran Kelas Utama Tanjung Perak Chris Wanda (kanan).

Port of Rotterdam

Gerbang Utama Eropa Barat

Catatan Bambang Suharto Manajer Pelayanan Kapal Pelindo III
Tanjung Perak dari Pelabuhan Rotterdam, Belanda

Ba g i sebagian orang Indonesia, mengunjungi Negeri Belanda sering diawali dengan sensasi psikologis. Hal seperti itu cukup wajar, mengingat antara kedua bangsa pernah terjalin benang merah sejarah yang terjadi sejak kedatangan Cornelis de Houtman di perairan Banten 22 Juni 1596. Interaksi berlanjut lewat VOC (Verenigde Oostindische Compagnie, Kongsi Dagang Hindia Timur) yang kemudian berubah menjadi hubungan antara yang dipertuan dan kawula, yang hingga saat ini masih sering menyisakan “penyakit” *minderwaardigheidscomplex* (rasa rendah diri) di satu pihak dan *meerwaardig* (merasa lebih unggul) di pihak lain.

Sindrom seperti itu hanya dapat diredam dengan kesadaran bahwa bangsa dan negara Indonesia memiliki derajat dan hak azasi yang sama dalam pergaulan profesional dengan bangsa lain. Imperialisme dan kolonialisme adalah bagian masa lalu, yang juga pernah dialami oleh banyak bangsa-bangsa lain di muka bumi ini.

Kendati demikian, secara jujur harus diakui: ketika pertama kali menjejakkan kaki di pelataran parkir Bandar Udara Schiphol, segera terbersit rasa kagum bahwa negara yang sedemikian kecil, ternyata banyak menghasilkan karya-karya besar di bidang teknologi, termasuk teknologi kepelabuhanan. Dan kunjungan beberapa Manajer serta pejabat struktural Pelindo III

Cabang Tanjung Perak ke Negeri Belanda beberapa waktu lalu, dimaksud sebagai sarana ngangsu kawruh (menimba ilmu) di bidang tersebut.

Penakluk Laut

Negeri yang mempunyai sebutan asli Koninkrijk der Nederlanden ini mempunyai luas wilayah 41.256 Km², dengan penduduk 16.227.000 jiwa yang menghuni 11 provinsi. Keluasan wilayah negara ini bukan sesuatu yang aneh di Eropa, karena di kiri dan kanan Nederland juga terdapat negara-negara Belgia (30.513 Km²) dan Luxemburg (2.500 Km²). Setidak-tidaknya untuk ukuran Eropa, Nederland masih lebih luas dibanding dengan Republik Armenia (29.800 Km²), Estonia (17.413 Km²), San Marino (62 Km²) apalagi dibanding Monaco (1,5 Km²). Tetapi untuk ukuran Indonesia yang mempunyai 32 provinsi dengan luasan daratan negara hingga jutaan Km², hanya Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta saja yang keluasanannya lebih sempit dibanding Negeri Belanda.



Ilustrasi

Disebut
Nederland, karena
lahannya yang mayoritas berada di
bawah garis air laut (Neder = rendah), dengan
posisi terendah di Rotterdam yang berada pada -6,7
meter, sedangkan titik tertinggi berada di Vaalserberg;
321 meter di atas permukaan laut. Letak geografisnya,
berada di tiga muara sungai besar Eropa Barat, yaitu
Rhein, Maas dan Schelde. Bagi bangsa-bangsa lain,
mungkin wilayah yang serba terkepung air laut itu bisa
dianggap bencana. Tetapi bagi bangsa Belanda kondisi
seperti itu justru berhasil diubah menjadi berkah.
Sebagai tempat berkelompok berbagai pendatang
dari segala penjuru Eropa terdiri dari ras Nordic, Flaam,

Vriesche, dll yang umumnya merupakan penggarap
tanah, "secuil" lahan itu dikerjakan dengan tekun hingga
pada tahun 1568 berdiri menjadi suatu negara di bawah
kepemimpinan Wilhelm van Nassau dari wangsa Oranye.

Berkat ketekunan, ketelitian dan perencanaan yang
taat azas, tak berlebihan bila orang Belanda menyebut
nenek moyang mereka yang berhasil menaklukkan laut
dalam membangun negeri itu berkat kata kunci: mampu
menyesuaikan diri dengan lingkungan dan terus
menerus berusaha melawan banjir. Hal itu dibuktikan



Ilustrasi

dengan keberhasilan mereka dalam hal:

- Membangun bendungan laut untuk memperluas batas-batas negerinya yang sempit;
- Memanfaatkan setiap inci dari lahan hasil reklamasi, menjadi tempat hunian dan usaha yang bernilai ekonomis;
- Menjaga kelestarian lahan dan tanah pertanian dengan menerapkan sistem polder.

Perkembangan industri dan perdagangan yang semula hanya berpusat di Flandria dan Brabant, sejak tahun 1590 meluas ke kawasan utara, khususnya di Zeeland. Bertolak dari kondisi seperti itu, maka Rotterdam sebagai pelabuhan yang terdekat dengan zona industri, secara perlahan berkembang menjadi gerbang perdagangan bukan saja untuk Negeri Belanda, tetapi juga negara-negara lain seperti Belgia, Luxemburg dan utamanya Jerman.

Gerbang Eropa

Tumbuhnya industri dan perdagangan di Eropa Barat yang mendorong terjadinya persaingan antar bangsa dan negara untuk membangun akses ke negara-negara penghasil komoditas unggulan di Asia Tenggara dan Afrika, kian meneguhkan peran Rotterdam sebagai gerbang utama ekspor/impor Eropa Barat. Meskipun bangsa-bangsa Portugis dan Spanyol telah lebih dulu merintis jalur perdagangan ke Asia Tenggara, tetapi justru bangsa Belanda berhasil membangun kongsi dagang dengan membangun monopoli perniagaan pala, puli, cengkih, gula, tapioca, kopi dan komoditas lain di nusantara. Bahkan ketiga Kongsi Dagang Hindia Timur itu runtuh, posisi Belanda di nusantara kemudian berlanjut dengan penguasaan secara administrasi dan politik terhadap kawasan yang kelak menjadi negara Indonesia ini.

Dalam pada itu perkembangan Pelabuhan Rotterdam juga didorong oleh dibukanya Terusan Suez yang

berhasil memotong waktu pelayaran Eropa-Asia Tenggara dari yang semula 3 bulan kemudian menjadi hanya sekitar 1,5 bulan. Juga diketemukannya teknologi perkapalan menggunakan mesin uap, menjadi “keajaiban” teknologi dibanding digunakannya kapal-kapal layar yang mengandalkan angin sebagai sumber tenaga dorong.

Meskipun bongkar muat barang melalui Pelabuhan Rotterdam sering dinilai mahal karena akses pendekatnya yang memerlukan teknologi pompa pengatur permukaan garis laut lepas dengan perairan di kolam pelabuhan, tetapi mengingat perannya yang bisa dioperasikan hampir sepanjang tahun, maka pelabuhan ini tetap menjadi pilihan utama dalam pengiriman barang dari dan ke Eropa Barat. Sebab bila dilakukan di pelabuhan-pelabuhan yang berlokasi lebih ke utara, akan terkendala oleh musim dingin. Sedang bila dibongkar di bagian selatan Eropa, pengangkutan daratnya menjadi lebih jauh dan terkendala oleh pegunungan.

Pada akhirnya, pada dekade pertama millennium ketiga Pelabuhan Rotterdam menjadi pelabuhan terbesar di Eropa dengan total bongkar muat barang sekitar 418,2 juta ton total throughput petikemas mencapai 10.743.290 TEU's. Pelabuhan ini dua kali lebih besar dari Pelabuhan Antwerpen, Belgia (ke-2 terbesar di Eropa). Antara tahun 1962 sampai 2004 Pelabuhan Rotterdam merupakan bandar terbesar di dunia. Tetapi posisi ini kemudian diambil alih oleh Pelabuhan Shanghai, Tiongkok dan terakhir sekali oleh Singapura.

Pelabuhan Rotterdam juga merupakan Pelabuhan petikemas utama di Eropa, yang menampung kurang lebih 60.000 tenaga kerja, yang apabila ditambah dengan perusahaan terkait yang beroperasi di lingkungan kerjanya, jumlahnya mencapai sekitar 250.000 orang. Dari pelabuhan inilah barang hasil bongkar muat diangkut menuju daerah Ruhrgebiet, Jerman dan Antwerpen, Belgia.

Ujung Tombak

Disamping Pelabuhan Rotterdam yang merupakan ujung tombak, di Negeri Belanda terdapat dua pelabuhan lain, yaitu:

- a. Port of Amsterdam yang berlokasi di kawasan North Sea Canal, dengan handling komoditas utama berupa batubara, makanan ternak, biji-bijian, produk rafinasi, produk kimia, cocoa dan pupuk. Arus barang berupa general cargo dan bulk cargo mencapai sekitar 90.000 ton/tahun;
- b. Zeeland Seaport, berlokasi di Vlissingen dan Terneuzen. Komoditi yang masuk berupa kendaraan roda empat, minyak mentah/produk

minyak, bahan bangunan, barang-barang kimia, pulp dan kertas, pupuk dan buah-buahan segar. Sedangkan yang keluar berupa produk kimia dan pupuk. Arus bongkar muat barang per tahun meliputi general cargo 8.300.000 ton dan bulk cargo 22.500.000 ton.

Sementara itu, untuk meningkatkan nilai jual di Pelabuhan Rotterdam, Havenbedrijf Rotterdam N.V. selaku pengelola Pelabuhan Rotterdam, menyewakan gedung ataupun lahan kepada perusahaan-perusahaan yang bergerak di bidang maritim. Perusahaan ini pula yang mengatur efisiensi dan keamanan lalu lintas pelayaran dengan mengupayakan pembangunan infrastruktur pelabuhan, dermaga dan hal-hal lain untuk para pengguna kawasan pelabuhan ini.

Secara ekonomi dan turisme, Pelabuhan Rotterdam mempunyai kontribusi cukup besar terhadap perkembangan Kota Rotterdam, karena terdapat peluang pendapatan dari jutaan wisatawan yang berkunjung ke Pelabuhan Rotterdam dan sekitarnya. Para wisatawan dapat ikut Program Kunjungan Keliling Pelabuhan Rotterdam dengan Kapal Cepat Spido, mengunjungi Euromast (Menara Eropa) serta melihat Jembatan Erasmus yang menjadi Landmark Kota Rotterdam serta Jembatan de Willemsbrug sebagai ikon heritage pelabuhan tua itu.

Di samping itu Pelabuhan Rotterdam juga merupakan tempat berlabuh bagi kapal-kapal pesiar kelas dunia seperti Queen Mary II. Dulunya di tempat ini pula terdapat Holland-Amerika Lijn (Maskapai Pelayaran Holland-Amerika), yang merupakan penghubung utama pelayaran antara Amerika Serikat dan Belanda. Di bulan September tiap tahun, di Pelabuhan Rotterdam diadakan Festival De Wereldhavendagen (Hari Pelabuhan Dunia) sebagai upaya mengenalkan Pelabuhan Rotterdam kepada masyarakat dunia, dengan tujuan utama mendekatkan hubungan antara manusia dan pelabuhan.

Dalam rangka pengembangan kedepan, Visi Pelabuhan Rotterdam telah dicanangkan dengan adanya Rencana Induk Pelabuhan hingga tahun 2020, yang meliputi:

- a. Jalur Utama (Mainport): Pelabuhan Rotterdam terletak di kawasan pelayaran terpadat dunia, di kawasan Laut Utara, yang bisa dilayari dengan

kapal-kapal besar dan berat dari seluruh penjuru dunia, karena alur pelayaran dan kolam dermaganya yang cukup dalam.

- b. Jalur Tambahan: Dengan adanya pelayaran sungai, menambah daya muat pelabuhan ini serta menjadikannya jantung utama pelayaran Eropa. Hal tersebut dilaksanakan lewat sungai Maas dan Rijn dengan kapal-kapal pengumpan lokal, bermuatan barang-barang ekspor impor diangkut menuju Negara-negara Eropa Barat yang dialiri kedua sungai ini. Disamping itu pula dengan Betuweroute, jalur angkutan barang berbasis rel yang menghubungkan secara langsung Pelabuhan Rotterdam dengan daerah-daerah di Jerman.

Membayangkan Teluk Lamong

Tujuan utama rombongan pejabat struktural Pelindo III Cabang Tanjung Perak ke Negeri Belanda adalah dalam rangka memperdalam pengetahuan operasional pelabuhan. Kesan utama yang didapat adalah: di manapun tempatnya, operasional pelabuhan selalu memiliki kesamaan. Yang membedakan hanya terletak pada peralatan yang dioperasikan, dan etos kerja yang berpegang pada profesionalisme, disiplin dan dedikasi tinggi, karena yang dilayani terdiri dari kapal-kapal milik perusahaan kelas dunia dengan jumlah yang jauh lebih banyak dibanding dengan yang ada di Tanjung Perak.

“Pengguna utama Rotterdam Distribution Center di Maasvlakte-2 adalah perusahaan-perusahaan raksasa seperti Reebok (industri alas kaki) yang mendominasi jaringan pasar di seluruh Eropa, perusahaan logistik DHL dan toko retail Kloosterboer bergandengan dengan Farm Frites Company”

Justru perasaan takjub muncul tatkala mengunjungi proyek Maasvlakte-2 (baca: mas-vlak-te-twee) yang memiliki persamaan dan perbedaan dengan pembangunan proyek Teluk Lamong di Surabaya. Tentunya proyek ini jauh lebih luas, lebih besar dan lebih kompleks dibanding proyek Teluk Lamong. Fungsi dan tujuannya adalah sama. Bila pembangunan Teluk Lamong adalah dalam rangka mengembangkan Pelabuhan Tanjung Perak yang mulai terancam stagnasi dan kongesti, maka proyek Maasvlakte-2 dimaksud sebagai upaya pengembangan Pelabuhan Rotterdam guna meningkatkan pelayanan kepada pengguna jasa.

Maasvlakte merupakan kawasan industri yang dibangun di Laut Utara dan menjadi bagian dari pelabuhan Rotterdam. Dengan dibangunnya Maasvlakte-2, maka telah terjadi perpanjangan kawasan kota Rotterdam hingga sekitar 40 Km. Pembangunan Maasvlakte-1, dimulai tahun 60-an dan selesai tahun 1973 dengan berlayarnya kapal barang pertama. Dataran ini dibangun dengan lebih dulu membuat lingkaran timbunan tanah (Ringdijk), untuk kemudian ke tengahnya

disemprotkan pasir yang berasal dari Laut Utara dengan Kapal Keruk dan Kapal Tuah. Bentuk inilah yang menjadi dasar Maasvlakte. Timbunan pasir ini mengandung banyak fosil, sehingga kawasan itu sangat digemari oleh pencari fosil.

Setelah selesai dan pengoperasiannya dilakukan oleh Ratu Beatrix pada 11 Juli 2012 perusahaan-perusahaan utama yang segera beroperasi di sini antara lain:

- a. Terminal Minyak Maasvlakte
- b. Terminal Delta, milik ECT (European Container Terminal - Terminal Petikemas Eropa)
- c. Terminal APM, milik Perusahaan Pelayaran Raksasa Denmark, Maersk
- d. E.ON Benelux yang menampung batu-bara dan biomassa untuk Perusahaan Listrik Tweede Maasvlakte (Maasvlakte-2) yang memproduksi tenaga listrik 1.040 MWatt.

Pembangunan Maasvlakte-2 dimulai tahun 2008 setelah adanya persetujuan Pemerintah Belanda tahun 2004. Maasvlakte-2 mencakup lahan 2.000 ha, yang menjadi perluasan kawasan pelabuhan sekitar 20% hingga totalnya 6.000 ha. Hal itu menjadikan kapasitas bongkar muat barang di Pelabuhan Rotterdam meningkat tiga kali lipat bila dibanding dengan sebelumnya. Biaya total pembangunan Maasvlakte-2 mencapai sebesar € 3.000.000.000 (Tiga Miliar Euro) setara Rp 33.000.000.000.000,- (Tiga puluh tiga triliun rupiah). Mencermati data dan angka ini, segera terbayang Proyek Teluk Lamong yang pada tahap awal “hanya” seluas 50 hektar. Jelas terjadi perbedaan nilai, karena kalau biaya pembangunan Teluk Lamong berasal dari dana segar perusahaan Pelindo III, maka pembangunan Maasvlakte-2 “dikeroyok” perusahaan-perusahaan multinasional yang memiliki jaringan dan pasar global.

Pusat Distribusi

Berbicara tentang latar belakang fungsi antara keduanya, juga segera tampak adanya perbedaan pokok.

Untuk Teluk Lamong, pada awalnya hanya bertujuan untuk mengurangi beban Tanjung Perak agar tidak sampai stagnan, sedangkan Maasvlakte-2 dimaksud sebagai perluasan rantai logistik dan pusat distribusi barang ke seluruh Eropa Barat. Karenanya berbeda dengan Teluk Lamong yang masih harus memikirkan kelancaran akses logistik, Maasvlakte-2 telah terdapat jalur logistik angkutan barang berbasis rel Betuweroute yang menghubungkan kota-kota dan pusat industri di Eropa, utamanya di Jerman. Selain itu juga terdapat pelayaran lewat sungai Rhine dan Maas. Untuk angkutan darat, terdapat jalan raya bebas hambatan A-15 yang berawal di Jerman, juga menjadi penghubung utama dengan Rotterdam.

Pengguna utama Rotterdam Distribution Center di Maasvlakte-2 adalah perusahaan-perusahaan raksasa seperti Reebok (industri alas kaki) yang mendominasi jaringan pasar di seluruh Eropa, perusahaan logistik DHL dan toko retail Kloosterboer bergandengan dengan Farm Frites Company. Di samping itu, juga beroperasi terminal petikemas APM Terminals dan Rotterdam World Gateway yang merupakan operator utama ECT yang merupakan operator petikemas terbesar di Rotterdam yang ditunjang fasilitas dok berkedalaman -20 meter, stasiun kereta api mandiri serta mampu melayani hingga 2,8 juta TEU's petikemas setiap tahun.

Dengan segala fasilitas dan peralatan yang tersedia, dioperasikan oleh SDM yang sangat terlatih serta sistem dan prosedur pelayanan prima, Pelabuhan Rotterdam mampu memberi layanan kapal-kapal Postpanamax dan Euromax. Terminal dengan dermaga sepanjang 1,6 Km ini memiliki kapasitas untuk menghandel 700 deepsea vessels, 940 feeder vessels dan 8.425 tongkang, dengan sekitar 28 gerakan quay cranes setiap jam.

Mencermati kesemuanya itu, tentu sudah pada tempatnya apabila SDM Pelindo III yang bekesempatan melakukan peninjauan ke Pelabuhan Rotterdam dan Proyek Maasvlakte-2 tidak hanya berhenti terbencong. (Nilam)

Ilustrasi



Human Capital Pelindo III

Assessment Pegawai, Untuk Apa?

Cara pandang Pelindo III yang menjadikan sumber daya manusia (SDM) sebagai aset perusahaan menjadikan Pelindo III merasa perlu untuk meningkatkan kemampuan dan keterampilan setiap pegawainya. Terlebih, untuk mencapai tujuan perusahaan pada tahun 2018 mendatang sebagai Emerging Industry Leader.

Kini, Pelindo III mulai menata para pegawainya mulai dari pelaksana (staf) hingga mereka yang menduduki jabatan struktural perusahaan baik di pusat maupun di cabang.

Penataan itu dimulai dengan melakukan penilaian (assessment) dengan tujuan untuk melihat potensi, kemampuan dan keterampilan dari setiap pegawai yang dinilai. Hasil dari assessment digunakan sebagai rujukan untuk menentukan pegawai mana yang dapat dipromosikan dan mana yang perlu diberikan pembinaan, pendidikan, dan pelatihan tertentu.

Direktur SDM dan Umum Pelindo III Toto Heli Yanto mengatakan pelaksanaan assessment sekaligus sebagai sarana menentukan pola karir seorang pegawai. Diakuinya, selama ini penentuan pola karir di Pelindo III belum memiliki sistem baku dan terstruktur.

"Kami sedang membangun rencana kerja (roadmap) manajemen yang terarah dalam pengembangan sumber daya manusia di Pelindo III di tahun-tahun mendatang. Sumber daya manusia penting bagi kami, karena mereka yang dapat menentukan keberhasilan perusahaan," kata Toto kepada reporter Dermaga beberapa waktu lalu.

Ditambahkan Toto, Pelindo III kini telah merumuskan budaya perusahaan sebagai pedoman dalam membentuk karakter pegawai dan mencapai target perusahaan. Budaya perusahaan dimaksud secara garis besar terbagi dalam tiga hal, yakni selalu mengutamakan kepuasan pelanggan (customer focus), terdepan dalam kepedulian kepada pemangku kepentingan (care), dan berpikir, berkata, dan berperilaku terpuji, menjaga martabat, serta menjunjung tinggi etika (integrity).

Toto menyontohkan sikap kerja yang tercermin dalam customer focus diantaranya adalah melayani dan tangguh. Ciri dari sikap tersebut adalah inovatif, ramah, produktif, bekerjasama, dan beberapa sikap lainnya. Sementara untuk care dapat dilihat dalam sikap kerja peka dan sigap, dengan ciri-ciri berpengetahuan, berpengalaman, berwawasan, percaya diri, memberi solusi dan lain sebagainya. Nilai integrity diantaranya seperti disiplin dan tanggung jawab dengan ciri taat aturan, jujur terbuka, amanah, handal, dan beberapa ciri lainnya.

"Jadi assessment pegawai ini sekaligus untuk melihat pegawai-pegawai mana yang dalam dirinya sudah tertanam sikap-sikap yang mirip ataupun mencerminkan budaya-budaya perusahaan," terangnya.

Pelaksanaan assessment sendiri telah dimulai dengan melibatkan pegawai-pegawai di wilayah Surabaya dan sekitarnya. Selanjutnya, assessment pegawai secara bertahap akan dilakukan di seluruh wilayah kerja Pelindo III. (Mirah)



Pilihan Baru Logistik Transportasi Berbasis Rel

Ilustrasi

” Kian meningkatnya angkutan petikemas dengan kereta api, tak lepas dari terobosan usaha PT Berlian Jasa Terminal Indonesia ”

KEPADATAN jalur jalan raya di pantai utara (pantura) sebagai penghubung utama gerak perekonomian antara Jakarta hingga Surabaya, lebih-lebih pada peak session menjelang lebaran ditambah amblesnya Jembatan Comal, kian meneguhkan fakta bahwa angkutan barang menggunakan truk, menjadi mahal. Mencermati kondisi seperti itu, akhir Juni 2014 yang lalu sejumlah perusahaan besar termasuk perusahaan multinasional, mulai memanfaatkan jasa angkutan berbasis rel alam mengangkut bahan baku dan hasil produksinya. Angkutan kereta api dilihat dari sisi ketepatan waktu, dinilai lebih kompetitif dibanding dengan angkutan darat menggunakan truk. Selain lebih cepat, keamanan barang lebih terjamin sementara itu daya angkutnya juga lebih besar.

Pada peresmian angkutan menggunakan petikemas perdana produk dari Jakarta ke Surabaya bersama PT Kereta Api Logistik (Kalog), Manajer Pelayanan Transportasi Nasional PT Coca Cola Amatil Victor Purwanto mengatakan: “Kami beralih ke angkutan berbasis rel, karena pengiriman barang dengan truk semakin tidak pasti, akibat kerusakan jalan, kemacetan serta gangguan lain di perjalanan. Akibatnya barang sering kali terlambat tiba, sehingga target produksi dan distribusi tak tercapai”.

Dikatakan pula, pihaknya menilai bahwa moda angkutan kereta api menjadipilihan yang paling baik, karena waktu tempuhnya lebih cepat, risiko molor lebih kecil. Karenanya setelah rute Jakarta-Surabaya ia berharap agar kedepan PT Kalog dapat memperluas jangkauan angkutan petikemas ke makin banyak kota yang dapat dilayani dengan kereta api.

Efisien dan Efektif

Masih menurut Victor Purwanto, peniriman barang dengan truk dari pabrik Coca Cola di Cibitung Kabupaten Bekasi Jawa Barat menuju Semarang Jawa Tengah, pada kondisi lalu lintas normal, umumnya mencapai sekitar 16 jam. Tetapi kemacetan lebih sering menjadi kendala yang menghadang, hingga pengiriman bisa molor sampai 18 hing 24 jam.

“Dengan memanfaatkan moda transportasi berbasis rel, bahkan pengiriman barang dari Jakarta ke Semarang bisa sampai 7 jam sedangkan ke Surabaya hanya memakan waktu 12 jam saja. Hal ini berarti telah terjadi efisiensi waktu dan efektifitas distribusi produk kami” ungkap Manajer Pelayanan Transportasi Nasional PT Coca Cola Amatil.

Langkah beralih dari angkutan truk ke kereta api, sebelumnya juga sudah ditempuh oleh sejumlah perusahaan lain. Terkait hal itu, Direktur Operasi dan Pemasaran PT Kalog Dwiyanas Slamet Riyadi menyebutkan, beberapa perusahaan yang elah menggunakan jasa angkutan kereta api antara lain Danone Aqua, Unilever dan Semen Tiga Roda.

Rintisan BJTI

Mencermati beralihnya pilihan logistik pemilik barang dari angkutan truk ke moda angkutan berbasis rel, patut dicatat bahwa anak perusahaan Pelindo III, dalam hal ini PT Berlian Jasa Terminal Indonesia (BJTI) dapat disebut sebagai salah satu institusi yang merupakan pelopor pemanfaatan moda transportasi berbasis rel. Terobosan awal telah dimulai sekitar empat ahun lalu, ketika perusahaan yang bemarkas di Jl. Perak Barat itu melakukan kerjasama dengan PT Kereta Api Indonesia (PT KAI) membuka layanan angkutan petikemas dari Surabaya ke Jakarta pergi/pulang.

Kalau pada awalnya angkutan petikemas dengan kereta api ini baru dilakukan dalam sehari sekali jalan dengan mengangkut sekitar 20 TEU's untuk sekali jalan, kini telah berkembang menjadi dua kali perjalanan kereta api dengan jumlah petikemas sampai dengan 80 TEU's sekali jalan, hingga dalam sehari terdapat 160 TEU' petikemas yang dikirim dari Surabaya ke Jakarta, dan sejumlah itu pula jumlah petikemas yang dikirim dari Jakarta ke Surabaya. Dengan kata lain, angkutan petikemas lewat moda angkutan berbasis rel setiap harinya telah menekan jumlah angkutan truk minimal sebanyak 320 unit yang melewati jalur pantura Jawa.

Angka di atas, kelihatan sederhana. Tetapi bila dicermati akan muncul fenomena yang luar biasa,

utamanya yang terkait dengan penghematan biaya transportasi darat, yang antara lain disebabkan:

- Mengurangi kerusakan infrastruktur jalan dan jembatan
- Menekan upah kerja bagi setiap truk yan dilayani oleh seorang pengemudi serta seorang kernet
- Menghemat penggunaan Bahan Bakar Minyak (BBM) bagi 320 unit truk X 360 hari dalam setahun
- Menghapus biaya pembelian suku cadang bagi truk pengangkut petikemas
- Menjaga kebersihan lingkungan yang selama ini terkena polusi akibat gas buang yang ditimbulkan oleh truk pengangkut yang berbahan bakar solar

Langkah tersebut telah mendapat apresiasi dari perusahaan pelayaran Orient Overseas Container Line (OOCL) Indonesia Eric Tjandra, dengan mengatakan: “Kami yakin angkutan petikemas dengan memanfaatkan moda transportasi berbasis rel akan kian memperlancar jalur logistik di Pulau Jawa. Karenanya, kami akan terus menggenjot kinerja OOCL dalam mengangkut petikemas ke Inonesia dan sebaliknya yang selama ini telah tumbuh 7-8%. Tahun 2013 lalu kami telah mengangkut 280.000 TEU's dari dan ke Indonesia. Untuk tahun ini kami menargetkan akan dapat meningkat menjadi 300.000 TEU's, dan dengan lancarnya angkutan logistik di Pulau Jawa, maka petikemas yang kami bongkar di Tanjung Priok akan dapat lebih cepat terkirim ke Semarang maupun Surabaya. Sebaliknya, dengan kelancaran dan kecepatan petikemas yang dikirim dari Tanjung Perak, akan dapat menekan dwelling time di Tanjung Priok, hingga kapal-kapal kami akan terlalu lama menunggu di pelabuhan”.

Ilustrasi



Menurut perkiraan, apabila angkutan petikemas menggunakan kereta api sudah berjalan dengan lancar, ke depan akan terjadi perubahan skema operasional terhadap 1 juta armada truk. Apabila selama ini truk-truk tersebut harus melayani angkutan petikemas jarak jauh, harus diubah menjadi angkutan antar kota jarak pendek yang tidak dilewati jalur kereta api. Seperti antara Jakarta ke Cibinong, Semarang ke Magelang ataupun antara Surabaya ke kota-kota di Pulau Madura.

Mulai Gedebage

Sebenarnya angkutan barang lewat moda transportasi berbasis rel, bukannya hal baru. Dulu ketika Menteri Perhubungan dijabat oleh Ir. Azwar Anas, telah dibuat kebijakan angkutan petikemas dialihkan menggunakan jasa kereta api. Pada saat itulah, dimulai angkutan kereta api petikemas dari Gedebage di Bandung, menuju stasiun Pasoso di Jakarta. Sehari angkutan petikemas ini bisa berlangsung 5 trip keberangkatan ke Bandung dan ke Tanjungpriok sejauh 159 kilometer. Rangkaian kereta api petikemas dari Gedebage mengangkut komoditas ekspor produksi Bandung dan sekitarnya.

Sedangkan dari Pasoso, mengangkut barang impor dari Pelabuhan Tanjungpriok. Potensinya cukup besar dengan volume angkut sebesar 3,16 % dari total volume angkutan barang di Jawa pada periode 2003-2007. Dengan angka ini, kereta api petikemas Gedebage-Pasoso berada di urutan 7 dari seluruh kereta barang yang ada di Jawa.

Mengingat lintasan yang padat, dari Pasoso rangkaian kereta api ini dijadwalkan beroperasi pada jam 02.00. Sedangkan waktu untuk bongkar-muatnya hanya diberikan selama 1 jam saja. Pada hari minggu atau hari libur, KA ini tidak beroperasi kecuali ada permintaan khusus. Angkutan petikemas ini menggunakan gerbong datar jenis PPCW, sedang lokomotifnya lebih sering menggunakan CC201. Ada 74 unit gerbong PPCW dalam kondisi siap operasi. Jumlah ini masih mencukupi untuk memenuhi permintaan angkutan yang diproyeksikan membutuhkan gerbong sebanyak 18 unit pada tahun 2009 dan 20 unit pada 2010.

Pasoso merupakan stasiun khusus petikemas yang memiliki 2 jalur yang dioperasikan untuk bongkar muat. Letaknya di dalam area terminal petikemas pelabuhan

internasional Pelindo II Tanjungpriok. Karena terletak di dalam pelabuhan internasional, operasional Stasiun Pasoso lebih banyak digunakan untuk keperluan ekspor-impor dari atau tujuan Gedebage. Impor KRL asal Jepang dan rel dari Cina dilayani melalui pelabuhan dan stasiun ini.

Berbeda dengan Stasiun Pasoso, Stasiun Gedebage berlokasi di atas lahan PT KAI Daerah Operasi (Daop) II Bandung. Operasionalnya adalah untuk mengelola operasional keretaapi yang mengangkut barang-barang impor dari Pasoso atau ekspor lewat Pasoso untuk kemudian dikapalkan di Pelabuhan Tanjung Priok. Di stasiun ini terdapat 4 jalur yang dapat dioperasikan sebagai jalur bongkar-muat petikemas.

Sanghyang Antaboga

Selain di lintasan Jakarta-Bandung, terdapat pula kereta api pengangkut petikemas Antaboga yang beroperasi di lintasan Jakarta gudang ke Surabaya Pasar Turi pergi pulang. Operasionalnya dilakukan setiap hari, Senin sampai Sabtu, kecuali hari libur. Namun sewaktu-waktu, KA ini juga dapat beroperasi pada hari libur sesuai pesanan perusahaan ekspedisi yang menyewanya. Rangkaian keretaapi 1002 berangkat dari Jakartagudang pukul 22.15 dan tiba di Surabaya Pasarturi pukul 17.13. Malamnya, kereta api pengangkut petikemas ini berangkat lagi dari Pasarturi pukul 21.00.

Peminjaman nama Antaboga untuk rangkaian ini, mungkin diilhami dari wujud fisik tokoh metafisis Sanghyang Antaboga atau Anantaboga, pendeta berpenampilan seekor naga, penguasa alam bawah tanah. Dia adalah ayah dari Dewi Arimbi, mertua dari Bima dan kakek super hero Pandawa: Gatotkaca.

Barang-barang yang diangkut kereta api ini beragam, dari jenis minuman, makanan, biji besi, dan jenis lainnya. Jasa ekspedisi yang menitipkan barang-barangnya



Prototype Automated Container Transporter (ACT).

untuk diangkut keretaapi Antaboga adalah Buana Kontainindo Ekspres. Sedangkan jumlah gerbongnya rata-rata terdiri dari 13 gerbong datar PPCW bermuatan kontainer dan sebuah gerbong Kabus untuk petugas yg mengawal. Angkutan petikemas Jakarta gudang - Surabaya Pasarturi berada di koridor sejauh 698 kilometer yang ditempuh sekitar 19 jam perjalanan. Perannya cukup potensial karena menempati urutan keempat sebagai angkutan dengan volume terbesar di Jawa pada periode 2003-2007. Presentasinya sebesar 5,52 % dari total angkutan di Jawa. Angkutan yang dipergunakan kereta api Antaboga menggunakan gerbong datar berjenis PPCW yang siap operasi sebanyak 49 unit. Sedangkan lokomotifnya berjenis CC201

Stasiun Jakarta gudang terbilang istimewa karena merupakan stasiun dengan jalur terbanyak, mencapai 31 jalur. Namun hanya 23 jalur yang masih bisa dipergunakan. Stasiun ini juga merupakan terminal barang dengan fasilitas terlengkap di wilayah Daop I Jakarta karena dilengkapi dipo gerbong dan jalur khusus untuk memasukkan mobil ke gerbong. Dua gerbong VIP selalu disediakan stasiun ini untuk mengangkut mobil kepresidenan. Pada tahun 1999, stasiun yang terletak tidak jauh dari Stasiun Jakarta Kota ini pernah meraih predikat sebagai stasiun barang kelas 1 terbaik dalam bidang kebersihan dan sterilisasi.

Sementara itu stasiun Surabaya Pasar Turi mungkin merupakan satu-satunya stasiun yang melayani angkutan barang dan penumpang sekaligus. Dari operasional kereta api, rata-rata Stasiun Surabaya Pasar Turi pada masa rintisan angkutan petikemas dengan kereta api, mendapat pemasukan sebesar sekitar Rp. 4 milyar dari angkutan penumpang dan Rp. 1,2 milyar dari angkutan barang setiap bulannya. Setiap harinya stasiun ini melayani 30 perjalanan kereta api penumpang dan barang. Ada 3 jalur yang khusus dioperasikan sebagai jalur angkutan barang.

Selain kereta api petikemas bernomor 1001 dan 1002, di koridor Jakarta-Surabaya juga beroperasi keretaapi petikemas bernomor 1003 dan 1004. Lintasannya berada di koridor Sungailagoa Tanjungpriok, Jakarta – Kalimas, Surabaya. Waktu operasionalnya setiap hari, kecuali hari libur. Namun kereta api ini juga dapat beroperasi sewaktu-waktu pada masa libur jika ada yang

Pada awalnya potensi angkutan petikemas pada jalur ini masih kalah dibanding 2 kereta api petikemas lainnya yang ada di Jawa. Presentasinya hanya sebesar 2,91 % dari total volume angkutan barang di Pulau Jawa. Saat itu tersedia 46 gerbong petikemas Sungailagoa-Kalimas, berjenis PPCW. Pada tahun 2009, jumlah ini diproyeksikan memenuhi kebutuhan



Menteri BUMN Dahlan Iskan (kanan) bersama Direktur Utama Pelindo III (dua dari kanan) saat demonstrasi operasi Prototype Automated Container Transporter (ACT) beberapa waktu lalu.

menyewanya. Dalam operasionalnya, rangkaian kereta api ini biasa membawa 13 gerbong kontainer yang ditarik lokomotif CC201. Berbeda dengan Pasoso, angkutan kereta api dari stasiun ini lebih di khususkan pada pendistribusian petikemas ke daerah. Dari Kalimas, petikemas didistribusikan ke berbagai daerah melalui angkutan penyeberangan maupun darat. Kecuali hari libur, setiap harinya ada 1 kereta api yang beroperasi dari Jakarta, 1 kereta api dari Surabaya.

Rangkaian kereta api petikemas Kalimas-Tanjung Priok inilah yang kemudian dijadikan pilot proyek angkutan petikemas hasil kerjasama PT BJTI dengan PT KAI. Lokasi angkutan kereta api petikemas Sungailagoa-Kalimas ini berada di koridor Sungailagoa, Tanjung Priok-Kalimas, Surabaya dengan jaraknya 743 kilometer yang ditempuh sekitar 19 jam perjalanan. Stasiun ini juga merupakan terminal yang khusus melayani angkutan petikemas.

angkutan yang membutuhkan 46 unit. Namun pada 2010, mulai mengalami kekurangan karena pada saat itu kereta api petikemas jalur Sungailagoa-Kalimas membutuhkan 54 unit PPCW.

Stasiun Sungailagoa berada di kawasan pelabuhan Pelindo II Tanjung Priok, Jakarta. Namun operasionalnya dilakukan oleh perusahaan jasa ekspedisi kontainer dengan kereta api. Ada 3 jalur yang bisa dioperasikan sebagai jalur KA bongkar-muat kontainer. Sedangkan Stasiun Kalimas merupakan stasiun khusus petikemas yang terletak di dekat Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya. Dibanding dengan Surabaya Pasar Turi, emplasemen Kalimas lebih luas karena meliputi Stasiun Kalimas, Mesigit dan kawasan bongkar muat Prapat Kurung. Disini terdapat 7 jalur yang masih operasi. Dua di antaranya menghubungkan Stasiun Kalimas dengan area bongkar muat yang dikelola oleh PT BJTI di Terminal Berlian, Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya (Nilam)

PT PAL INDONESIA

Jadi Leading Sektor
Pembangunan Kapal Militer





INDONESIA boleh berbangga dengan kemampuan memproduksi alutsista sejak beberapa tahun lalu. Keberhasilan ini tidak lepas dari kemampuan PT PAL Indonesia (Persero) membangun Kapal Cepat Rudal (KCR) yang dipesan oleh Kementerian Pertahanan RI dan langsung dilakukan serah terima.

Keberhasilan lain adalah melakukan pembangunan kapal selam, sebanyak tiga unit. Dimana pembangunan kapal selam ini menggandeng Korea Selatan, dimana satu unit dibangun di Korea tetapi finishing dilakukan di Indonesia. Sedangkan dua unit lainnya dibangun di PT PAL Indonesia.

Untuk pembangunan kapal selam ini telah dilakukan rangkaian transfer of technology (ToT). Dimana sejumlah jajaran karyawan dikirim untuk belajar membangun kapal selam di Korea Selatan. Dari hasil ToT ini Indonesia sudah mampu membangun kapal selam terbaik yang pernah dimiliki.

Nampaknya keberhasilan membangun sendiri ini mendapat tantangan baru. Sejumlah Negara mulai melirik untuk bisa membeli produksi dalam negeri ini. Sebut saja Filipina yang langsung memesan dua unit kapal jenis Landing Platform Deck (LPD).

Direktur Produksi, Edy Widarto menyebutkan Filipina tertarik dengan LPD buatan PT PAL Indonesia tersebut. "Kita sudah melakukan peninjauan kerjasama dengan sejumlah negara tetapi sejauh ini baru Filipina yang sudah melakukan pembicaraan," jelasnya Juli silam.

Pembelian dua unit LPD ini hampir sama jenisnya dengan Strategic Sealife Vessel (SSV). Seperti yang disampaikan Kepala Humas PT PAL Indonesia, Bayu Wicaksono menyangkut rencana pemerintah Filipina melalui Kemenhan RI yang hendak membeli dua unit LPD jenis SSV.

"Sudah sign in kontrak pada Maret lalu dan saat ini masih kita jagai apa saja yang menjadi kebutuhan pemerintah Filipina," terangnya. Dijelaskan Bayu, LPD yang dipesan Filipina memiliki panjang 122 meter. Sementara LPD yang dimiliki Indonesia sepanjang 125 meter. Selain itu PT PAL Indonesia masih menunggu permintaan desain dari Filipina, apakah desainnya sama berbeda dengan milik TNI AL.

Kerjasama dengan sejumlah Negara ini juga disampaikan Wakil Menteri Pertahanan RI Sjafrie Sjamsoeddin disela-sela kunjungan ke PT PAL Indonesia Juli lalu bersama rombongan MPR. Dia menyebut saat ini pemerintah tengah melakukan peninjauan kerjasama dengan sejumlah negara. Dalam hal ini pemerintah telah menunjuk PT PAL Indonesia sebagai lead integrator yang memiliki combat system.

"Pada tahun 2025 nanti alutsista kita akan ideal. Saat ini kita butuh peningkatan industri pertahanan, yang didalamnya menyangkut alutsista. Apakah itu kapal, pesawat, dan persenjataannya," ungkap pria yang juga Sekretaris Komite Kebijakan Industri Pertahanan (KKIP) itu.

Kementerian Pertahanan telah memiliki rencana strategis (renstra) untuk menambah alutsista. Dimana PT PAL Indonesia ditunjuk sebagai leading sektor pembangunan kapal militer. Tiga renstra (rencana strategis) adalah 2010-2014, 2015-2019, 2020-2024 yaitu membangun 16 unit KCR 60 dan 16 unit KCR 40. (Kalimas)

Ilustrasi



Lapangan penumpukan petikemas di Terminal Petikemas Surabaya.

Petikemas Menggeliat Pamor TPS Terangkat

TREN dan perkembangan angkutan kapal laut melalui petikemas semakin bergeliat. Hampir semua terminal di Pelabuhan Tanjung Perak mencatat pertumbuhan yang signifikan setiap tahunnya. Termasuk tahun ini di Terminal Petikemas Surabaya yang terjadi lonjakan pada semester pertama tahun 2014 sebesar satu persen dibanding periode yang sama tahun lalu.

PT Terminal Petikemas Surabaya (TPS) selaku anak perusahaan Pelindo III mencatat pertumbuhan dari 663.064 TEU's pada semester pertama tahun 2013 naik satu persen menjadi 670.390 TEU's pada semester kedua tahun ini.



guna meningkatkan pelayanan kebutuhan konsumen.

Salah satunya dengan melakukan perluasan container yard (CY) senilai Rp2 miliar yang dijadwalkan pada akhir kuartal ketiga sudah terlaksana. Diharapkan tahun 2015 nanti perluasan CY ini sudah tuntas dan bisa digunakan.

"Investasi ini untuk memperluas CY dengan menambah 3 hektar, dan kita perkirakan mampu menampung petikemas sekitar 30 ribu TEU's pertahunnya," kata Public Relations PT TPS-M. Solech medio Juli lalu. Dengan penambahan ini kapasitas CY di PT TPS pada tahun 2015 menjadi 1,83 juta TEU.s dari eksisting yang mencapai 1,80 juta TEUs.

Pria yang juga gemar multisport ini menyebut perluasan ini dikonsentrasikan untuk blok internasional atau ekspor dan impor. Pertimbangan perluasan CY pada blok internasional ini tidak lepas dari pertumbuhan throughput petikemas internasional yang terus bergeliat sepanjang tahun. Baik ekspor

persen disbanding periode yang sama tahun lalu. "Angka tahun ini memang tidak besar tetapi masih terus tumbuh. Tetapi peluang untuk terus tumbuh masih besar, tergantung dari geliat perekonomian suatu daerah," urainya.

PT Terminal Petikemas Surabaya masih optimistis dengan laju pertumbuhan petikemas, meski terminal-terminal baru mulai menggeliat. Sebab core business dari PT TPS adalah memberikan pelayanan terutama untuk petikemas internasional.

"Bukan berarti petikemas domestik tidak kita layani, skalanya tidak sebesar petikemas internasional," ungkapnya. Malahan petikemas domestic mulai menunjukkan geliat dimana banyak barang yang sudah bergeser dari kargo ke petikemas.

Berkaitan dengan perluasan CY tahun ini Solech menegaskan kapasitas terpasang sebetulnya masih berkisar antara 60-65 persen. Dengan sisa areal masih memungkinkan untuk menampung lonjakan petikemas. "Tetapi kami ingin mengantisipasi sejak awal agar tidak terjadi kepanikan pada saat petikemas sudah melonjak," ungkapnya.

Investasi perluasan CY ini merupakan program yang disusun pada semester kedua tahun 2014. Sebelumnya perusahaan yang sahamnya dimiliki Pelindo dan Dubai Port ini telah menginvestasikan enam unit Rubber Tyred Gantry senilai Rp120 miliar awal tahu ini. Pengadaan barang ini juga untuk mempercepat pelayanan

Khusus untuk pengadaan peralatan ini dioptimalkan guna mengantisipasi lonjakan barang. Sejauh ini percepatan bongkar muat di dermaga PT TPS mencapai 25 boks perjam. Sedangkan RTG ini melayani Truck Round Time (TRT) 30 menit. Kedepan TPS akan berusahana menekan TRT hingga level ideal. (Kalimas)



Kegiatan bongkar muat petikemas di Terminal Petikemas Surabaya.

Catatan tersebut menunjukkan tingkat perdagangan daerah maupun internasional semakin terpacu. Hal ini yang mendorong PT Terminal Petikemas Surabaya (TPS) berencana berinvestasi

maupun impor, roda perekonomian bisa dilihat dari lalu lintas logistic di pelabuhan.

Hingga semester pertama tahun ini throughput petikemas internasional tumbuh sekitar dua

Terminal Penumpang Pelabuhan Tanjung Perak

Revitalisasi untuk Kenyamanan Penumpang

Terminal Penumpang Gapura Surya Nusantara Pelabuhan Tanjung Perak.

Pelabuhan

Tanjung Perak punya terminal penumpang baru. Terminal itu merupakan hasil revitalisasi dari Terminal Gapura Surya dan Terminal Gapura Nusantara yang telah digunakan untuk melayani penumpang kapal laut sejak tahun 1975 silam. Awal tahun 2013 lalu, Terminal Gapura Surya dan Terminal Gapura Nusantara mulai dirobohkan dan pembangunan terminal baru itu pun dimulai.

Kini, terminal penumpang baru Pelabuhan Tanjung Perak telah dapat dilihat wujudnya secara langsung. Walau demikian, proses pembangunan masih berlangsung. Tak ingin meninggalkan sejarah masa lalu, manajemen Pelindo III menamai terminal penumpang baru itu dengan sebutan Terminal Gapura Surya Nusantara.

“Terminal Gapura Surya Nusantara ini memiliki luas bangunan sekitar 13.273 m2 dan dapat menampung sekitar 4.000 orang,” jelas Kepala Humas Pelindo III Edi Priyanto beberapa waktu lalu.

Menurut Edi, Terminal Gapura Surya Nusantara dibangun untuk memberikan kenyamanan bagi para penumpang kapal laut. Bangunan dua lantai tersebut bahkan mirip dengan bangunan terminal penumpang pesawat udara.

Hal itu terlihat dari fasilitas yang disediakan di Terminal Gapura Surya Nusantara seperti tangga berjalan (escalator), ruang pelaporan penumpang (check in), ruang tunggu naik kapal (boarding), hingga tangga yang menghubungkan ke kapal yang dapat berjalan (garbarata). Tentunya, semua ruang di Terminal Gapura Surya Nusantara ini telah dilengkapi dengan penyejuk udara (AC).

“Ini merupakan yang pertama di Indonesia, dan saat ini

baru ada di Pelabuhan Tanjung Perak. Kami ingin menjadi pelopor yang nantinya dapat dicontoh dan diterapkan di pelabuhan-pelabuhan lainnya,” tambahnya.

Revitalisasi terminal penumpang Pelabuhan Tanjung Perak selain untuk memberikan kenyamanan juga sebagai sarana edukasi masyarakat. Alur pelayanan penumpang yang akan diterapkan di Terminal Gapura Surya Nusantara kurang lebih sama dengan terminal penumpang pesawat udara. Para penumpang akan diwajibkan untuk melapor di meja pelaporan (check in), menyerahkan barang bagasi, kemudian menuju ruang tunggu untuk masuk ke kapal (boarding).

Sistem alur pelayanan yang baru akan membatasi barang-barang yang dibawa oleh penumpang ke dalam kapal. Artinya, mereka hanya diperbolehkan membawa barang dengan berat tertentu dan kelebihannya harus dimasukkan ke dalam bagasi kapal. Para penumpang juga akan dibiasakan untuk masuk ke dalam terminal penumpang sesuai waktu yang telah ditentukan.

“Yang terjadi selama ini adalah barang bawaan mereka cukup banyak dan yang pasti sangat berat. Jika itu dibawa semua masuk ke dalam kabin kapal, akan berpengaruh pada kenyamanan saat di dalam kapal. Selain itu juga akan berpengaruh pada garbarata yang ada,” kata Edi.

Penerapan alur pelayanan akan dilakukan oleh Pelindo III secara bertahap hingga masyarakat terbiasa dengan sistem yang ada di Terminal Gapura Surya Nusantara. (Mirah)

KAI Tolak Subsidi Pemerintah Berharap Mandiri

TINGGINYA persaingan antar moda transportasi pada angkutan lebaran ini menjadi catatan bagi PT Kereta Api Indonesia (Persero). Sepanjang angkutan lebaran yang berlangsung Juli-Agustus lalu, persaingan moda transportasi tidak bisa dielakkan, lantaran murahnya tiket yang dijual PT KAI untuk kereta ekonomi jarak jauh. Seperti KA Kertajaya (Surabaya-Jakarta) dengan masa tempuh 12 jam, dijual hanya Rp50 ribu. Harga tersebut tidak lepas subsidi yang diberikan pemerintah sebesar 50 persen, dengan harapan daya beli masyarakat bisa terangkat.

Situasi ini tidak memberi persaingan yang sehat bagi moda transportasi lain yang juga memanfaatkan momen lebaran untuk menggaet jumlah penumpang.

Dimana PT KAI harus melayani angkutan lebaran lebih panjang dibanding moda seperti bus.

Usulan dari Direktur Utama PT Kereta Api Indonesia (KAI), Ignasius Jonan menolak subsidi dari pemerintah untuk kereta ekonomi jarak jauh. "Seperti yang saya sampaikan, alasan kami adalah persaingan bisnis transportasi tidak akan sehat dengan harga yang tidak sebanding," ungkap Jonan kepada wartawan 2 Agustus di Stasiun Gubeng.

Jonan bahkan membuat lelucon, dengan mencontohkan tiket KA Kertajaya seharga Rp50 ribu untuk Jakarta-Surabaya dengan 12 jam. Tetapi harga taksi didalam kota Surabaya atau Jakarta bisa lebih dari Rp75 ribu. "Tentu perbandingan harga ini tidak ideal," lanjutnya.

KAI telah melakukan inovasi terhadap kereta ekonomi jarak jauh. Seperti perbaikan interior, eksterior, semua ruangan sudah diberi AC,

hingga penambahan colokan listrik. Nilai investasi yang dilakukan cukup besar guna melakukan peningkatan pelayanan operator jasa transportasi itu.

Meski tidak menyebut nilainya, Jonan berharap tahun depan PT KAI bisa mandiri dengan melakukan inovasi lainnya. "Kita tidak ingin subsidi yang diberikan itu seperti subsidi BBM, karena hanya dinikmati oleh penumpang asal Jawa saja. Sedangkan KAI juga melayani transportasi penumpang di Sumatera," sebut pria kelahiran Surabaya itu.

Dengan usulan penghapusan subsidi, PT KAI memiliki opsi untuk meningkatkan pelayanan secara maksimal. Sepanjang masih menerima subsidi, KAI tidak akan bisa menaikkan pelayanan sesuai dengan kebutuhan penumpang. Sekedar catatan, tahun 2014 ini PT KAI telah mendapat subsidi sebesar Rp1,2 triliun.

PT KAI tidak serta merta menolak semua usulan pemberian subsidi yang bersumber dari APBN. Untuk kereta lokal yang tidak lintas Daerah Operasi, masih layak untuk mendapat pasokan subsidi melalui APBN.

Demikian juga dengan kereta jenis KRDE atau kereta komuter. "Untuk kereta lokal, komuter atau KRDE kita usulkan tetap mendapat subsidi. Kenapa? Kalau kita hapus, masyarakat tidak bisa memanfaatkan jasa kereta api, karena KA lokal tergolong kebutuhan masyarakat," urainya. Selain itu kereta lokal diharapkan bisa menekan kemacetan di beberapa kawasan. (Kalimas)





Ilustrasi

Cagar Budaya Bawah Laut

"Harta Karun"

Bawah Laut Masih Belum Tersentuh

Di berbagai perairan Indonesia cukup banyak benda cagar budaya yang belum ditangani, hingga sempat menjadi sasaran penjarah. Perairan dan dasar laut Indonesia, tidak hanya kaya ikan dan minyak/gas bumi, tetapi juga menyimpan "harta karun" dari kapal-kapal yang tenggelam di masa lalu. Diperkirakan pada saat ini tersaat ratusan bangkai kapal laut bersejarah yang karam di kawasan perairan Indonesia, tetapi baru sebagian kecil di antaranya yang telah berhasil diteliti.

"Cukup banyak jumlah kapal yang tenggelam di berbagai tempat di wilayah perairan nusantara, tetapi rata-rata setiap tahun kami hanya mampu melakukan survey dan identifikasi di 4-6 lokasi" tutur Kepala Seksi Subdirektorat Eksplorasi dan Dokumentasi Direktorat Cagar Budaya dan Permusiuman Direktorat Jenderal Kebudayaan Kementerian Pendidikan & Kebudayaan

(Kasubdit Eksdok Ditcabudmus Ditjenbud Kempenbud) Desse Yussubrastra baru-baru ini.

Menurut Desse, sampai saat ini belum ada data pasti jumlah kapal bersejarah yang tenggelam di Indonesia. Berdasarkan data Serikat Dagang Hindia Timur (VOC), terdapat 274 kapal yang tenggelam, sementara dokumen lain dari Pemerintah Belanda, Portugal dan Tiongkok mencatat terdapat sekitar 460 kapal karam di perairan Indonesia. Berbeda dengan sumber sebelumnya, Badan Riset Kelautan dan Perikanan Kementerian Kelautan & Perikanan mencatat sekitar 300 kapal bersejarah yang karam di masa lalu. Sedangkan Organisasi Pendidikan, Ilmu Pengetahuan & Kebudayaan Perserikatan Bangsa-Bangsa (UNESCO) menyebut adanya sekitar 500 kapal bersejarah yang tenggelam di perairan Indonesia.

Berbagai Jenis

Disamping melakukan survey terhadap kapal bersejarah yang terdiri dari kapal perang maupun kapal dagang kuno yang tenggelam, Direktorat Pelestarian Cagar Budaya & Permuseuman juga mengeksplorasi benda-benda bersejarah bawah laut, seperti pesawat terbang militer, guci dan aneka macam keramik. Selama 14 tahun sejak tahun 2000 hingga 2014, baru 42 peinggalan bawah air yang berhasil diteliti.

Tentang hal tersebut, Desse mengatakan: "Sebagian besar di antara benda-benda bersejarah bawah laut yang kami teliti, terdiri dari kapal perang jaman Perang Dunia II dan bangkai pesawat terbang milik Jepang, Australia, Jerman dan Amerika Serikat yang jatuh dan tenggelam di laut. Bulan Mei 2014 lalu, kami meneliti

sebaran karamik di perairan Natuna, Kepulauan Riau, dan pada bulan Juni mengeksplorasi kapal perang bekas milik Australia HMAS Perth di depan perairan Serang, Banten. Kesemuanya sedang dalam proses untuk ditetapkan sebagai benda cagar budaya".

Secara terpisah, Imam Fauzi dari Panitia Nasional Pengangkatan dan Pemanfaatan Benda Berharga Asal Muatan Kapal yang Tenggelam Kementerian Kelautan & Perikanan, sejak 14 tahun terakhir dari 70 kapal bersejarah yang disurvei, hanya 10 unit bangkai kapal yang berhasil diangkat muatannya dalam kondisi bagus. Sementara ratusan lainnya belum sempat diteliti.

Dari berbagai penelitian ini dapat disimpulkan bahwa selain benda bersejarah karena perannya dalam Perang Dunia II, juga terdapat kapal-kapal dari era lebih

tua, yang di dalamnya tersimpan berbagai "harta karun", yang banyak dicari oleh pemburu harta karun. Seringkali pengejaran harta karun seperti itu, dilakukan secara ilegal dan melanggar hukum. Namun terdapat pula pengangkatan

Salah satu kasus yang sempat menggemparkan, menyangkut bangkai kapal Tek Sing atau "Bintang Sejati", sebuah kapal layar besar berbentuk junk yang tenggelam pada tanggal 6 Februari 1822 di perairan Selat Gaspar, Kepulauan Bangka Belitung. Kapal ini sering disebut sebagai Titanic dari Timur, karena ukurannya yang besar. Ia memiliki panjang 50 meter, lebar 10 meter dan berat sekitar 1.000 ton dengan layar tertinggi mencapai 90 kaki. Pada pertengahan tahun 2000, seisi kapal ini berhasil diangkat oleh seorang pemburu harta karun asal Inggris Michael Hatcher.



Ilustrasi

Tek Sing berlayar dari Amoy (Xiamen) di Hokkian menuju Batavia (Jakarta) mengangkut lebih dari 2.000 orang imigran Tionghoa dan membawa sejumlah besar barang seperti kargo keramik. Setelah sebulan berlayar, Tek Sing melewati Selat Gaspar di antara pulau Bangka dan Belitung, namun menabrak batu karang dan tenggelam pada kedalaman 100 kaki. Hanya 180 orang yang berhasil selamat dalam peristiwa itu dan keesokan harinya mereka ditolong oleh kapal Inggris yang melintas.

Pada tanggal 12 Mei 1999, Michael Hatcher berhasil menemukan bangkai kapal Tek Sing. Ia mengangkat sekitar 350.000 keping keramik Tiongkok. Keberhasilan ini merupakan penemuan harta karun kapal Tiongkok yang paling besar yang pernah ditemukan. Dari sisa-sisa barang temuan ditemukan juga tengkorak manusia yang ikut tenggelam. Hasil dari harta karun Tek Sing dilelang di Jerman pada bulan November 2000 dan Indonesia mendapat separuh dari hasil pengangkatan itu dengan nilai sekitar Rp 90 Miliar.

Peran Para Cukong

Perairan Indonesia yang kaya dengan harta karun berupa barang muatan kapal tenggelam (BMKT), berdasar riset Kementerian Kelautan dan Perikanan pada tahun 2014, diperkirakan terdapat sekitar 463 titik lokasi BMKT di perairan Indonesia, termasuk di Batam, Bintan, Karimun, Lingga dan Natuna. Namun, alih-alih harta karun itu dimanfaatkan oleh negara, sudah puluhan kali para cukong dan penampung barang antik dan harta karun BMKT melakukan pengambilan secara ilegal yang diduga dikoordinir oknum tertentu. Kasubdit Perlindungan, Direktorat

Pelestarian Cagar Budaya dan Permuseuman Ditjen Kebudayaan, Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan, Widiyati, mengatakan bahwa selama ini perairan Indonesia sering dilalui kapal asing, termasuk kapal-kapal yang dioperasikan oleh para pemburu "harta karun". Akibat minimnya pengawasan, penjarahan BMKT di perairan Kepri dan Indonesia semakin marak.

"Seharusnya setiap orang memiliki kewajiban melindungi benda cagar budaya dan siapa yang menemukan harus melaporkan. Untuk itu, kami akan memberikan apresiasi kepada mereka yang secara sadar ikut melindungi dan melaporkan benda cagar budaya yang mereka temukan. Dan dalam menghindari adanya pencurian BMKT, harus dilakukan pengawasan, dan pemerintah daerah juga kami harapkan mempunyai perhatian besar atas benda cagar budaya yang merupakan peninggalan masa lalu, khususnya dari kapal-kapal yang tenggelam. Ke depan kami akan mempertegas aksi yang saat ini semakin marak yakni pengangkatan BMKT secara ilegal, dengan membentuk tim pengamanan dan penyelamatan kawasan cagar budaya bawah air yang terdiri dari Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan, PPNS, Pemerintah Provinsi, TNI AL, polisi, tokoh masyarakat, DKP dan kejaksaan" ujar Widiyati.

Menyinggung tentang diserahkannya benda cagar budaya bawah air oleh Polairud Daerah Kepulauan Riau baru-baru ini, dari hasil pengamatan sementara, Widiyanti menyimpulkan bahwa barang-barang cagar budaya yang diamankan polisi diperkirakan merupakan peninggalan dinasti negara Tiongkok pada abad ke 17 - 20 Masehi.

"Memang selama ini, pemerintah



Ilustrasi

pusat masih fokus pada peninggalan atau BMKT di darat. Namun kedepan kami bersama pemerintah akan berkoordinasi terkait BMKT di bawah air di Kepulauan Riau" ujar Widiyanti mengakhiri penjelasannya.



Harta Karun

Kapal-kapal yang hilang dan tenggelam pada masa lalu di perairan nusantara jumlahnya sangat banyak hingga sulit untuk dihitung. Sebagai gambaran

mengenai besarnya jumlah kapal yang tenggelam dan besarnya nilai atau harga yang terkandung didalam perairan nusantara, dapat diprediksikan dari hal-hal sebagai berikut:

- a. Kapal layar Tiongkok telah mengarungi perairan Asia selama berabad-abad. Dari sekian banyak kapal tersebut telah banyak kapal-kapal yang membawa muatan yang tidak ternilai harganya itu tenggelam di perairan nusantara.
- b. Pelayaran dari Portugal ke Atlantik selatan, melalui samudera Hindia dan ke Asia Tenggara perjalanannya membutuhkan waktu yang lama dan berbahaya. Sejak tahun 1650, sekitar 800 kapal Portugis berlayar dari Lissabon dengan hampir 150 kapal yang tidak pernah sampai ke tujuan, dengan kemungkinan hilang karena tenggelam di laut.
- c. Antara tahun 1600 dan 1800, English East India Company (EIC) telah kehilangan lebih dari 7.000 kapal dan kebanyakan tenggelam ke dasar laut, dengan membawa bersamanya harta kekayaan yang tak ternilai harganya. Sementara pada tahun 1808 dan 1809, EIC kehilangan 10 kapal yang berlayar pulang dan bersamanya hilang juga satu juta Sterling lebih.
- d. VOC Belanda telah kehilangan 105 kapal yang berlayar antara tahun 1602 dan 1794; serta 141 kapal yang berlayar pulang antara tahun 1602 dan 1795. Periode yang buruk adalah antara tahun 1725-1749 ketika VOC kehilangan 44 kapalnya yang berlayar pulang. Dari sekian besarnya potensi benda berharga asal muatan kapal tenggelam, baru sebagian kecil yang sudah terdata oleh Departemen Kelautan dan

Perikanan. Data dari Menteri Kelautan dan Perikanan menyebutkan bahwa ada sekitar 700 sampai 800 titik harta karun yang potensial untuk diangkat, namun yang teridentifikasi baru 463 titik. Sampai sekarang lebih kurang 46 titik yang sudah diangkat atau sekitar 10 persen. Tapi yang tejual melalui proses pelelangan dengan baik belum ada.

Dahuri (2003 : 32) merinci bahwa dari jumlah 463 titik tersebut, terbagi atas: 36 titik potensial di Selat Malaka, tujuh titik di Selat Bangka, 17 titik di perairan Riau, lima titik di Selat Gaspar, sembilan titik di Belitung, 11 titik di perairan Enggano dan 18 titik di Selat Sunda. Potensi lainnya di pelabuhan Ratu sebanyak 134 titik, perairan Cilacap 51 titik, Laut Jawa sembilan titik, Karimun Jawa 14 titik, Selat Madura lima titik, Selat Karimata tiga titik, NTT dan NTB delapan titik, laut Arafuru 57 titik dan perairan Papua 31 titik. Selain itu, ada pula di perairan Morotai – Teluk Kau tujuh titik, perairan Halmahera Tidore dan Bacan 16 titik, perairan Teluk Tomini tiga titik, Selat Makassar delapan titik, dan Pulau Buton – Wakatobi lima titik.

Sejak dulu sudah banyak kapal yang membawa muatan berharga seperti emas, perak, berlian, zamrud, batu berharga, porselin dan keramik dari Tiongkok dan Jepang. Sebagian besar barang-barang tersebut pernah ditemukan pada kapal karam di perairan Nusantara. Nilai barang yang berharga tersebut tidak terhitung. Berdasar kajian historis dan rute perdagangan nusantara antara tahun 1511 hingga akhir 1800-an di perairan Laut Jawa tercatat berbagai musibah sehingga mengakibatkan kapal tenggelam.

Nilai Ekonomis

Banyaknya barang bawaan kapal yang ikut tenggelam, tentu memiliki nilai ekonomi yang cukup besar. Untuk menentukan nilai ekonomi BMKT, ditentukan oleh faktor-faktor:

- Historis dan Ilmu pengetahuan (budaya), Masa pembuatan atau abad kejayaan suatu karya cipta seni budaya (Dinasti song, Tang, Ching, Ming, dll).
- Ciri Khas (keunikan), sifat kegunaan dan pembuatan yang memperlihatkan kualitas BMKT (produk masal atau produk khusus pesanan bangsawan atau kerajaan).
- Legalitas, Sertifikasi asal usul dan keaslian BMKT.
- Balai Lelang Internasional, kepercayaan masyarakat dan demand BMKT di dunia.

Berdasar asumsi kalangan internasional, setiap titik memiliki nilai jual minimal 10 juta dolar AS. Dengan begitu, potensi harta karun Indonesia bisa berkisar antara satu hingga 5.000.000.000 dolar Amerika Serikat. Menurut Dahuri secara ekonomi nilai benda berharga yang berada

di dasar laut sangat tinggi. Sebagai contoh barang-barang peninggalan Tiongkok yang telah ditemukan dapat ditransaksikan untuk satu keping mencapai US\$ 1.000, padahal untuk satu kapal yang tenggelam dapat memuat puluhan ribu keping benda berharga. Sebagai contoh dalam pengangkatan kapal De Geldermansen yang tenggelam sekitar 235 tahun yang lalu di Tanjung Pinang Riau pada tahun 1986 ditemukan benda berharga sebanyak 150 ribu keping yang berasal dari Dinasti Ming. Apabila satu keping dihargai US\$ 1000, maka akan diperoleh pendapatan sekitar US\$ 150 juta.

Menurut Departemen Kelautan dan Perikanan, ada tiga aliran negara yang menyikapi keberadaan kapal tenggelam, termasuk muatan benda berharganya. Pertama, aliran Negara yang memanfaatkan BMKT sebagai sumber ekonomi. Kedua, aliran Negara yang mendukung sepenuhnya BMKT sebagai salah satu subyek, sekaligus obyek yang dilestarikan dan dianjurkan hanya dapat dimanfaatkan untuk kepentingan ilmu pengetahuan (terutama arkeologi dan sejarah)

dan atau sebagai obyek wisata bawah air. Ketiga, aliran Negara (termasuk Indonesia), yang mengambil jalan tengah, yaitu memanfaatkan BMKT sebagai sumber devisa negara, tanpa mengabaikan kepentingan BMKT sebagai subyek dan obyek ilmu pengetahuan dan sejarah/ arkeologi kelautan Indonesia.

Mengingat potensi budayanya yang demikian besar, maka pemerintah memutuskan untuk mengelola BMKT sebagai asset Negara. Dari pemikiran inilah lahir Keppres No. 107 Tahun 2000 tentang PANNAS BMKT. Panitia nasional ini diketuai oleh Menteri Kelautan dan Perikanan (sebelumnya di koordinasikan Menko Polkam melalui Keppres No. 43 Tahun 1989). Data jumlah BMKT yang ada di dalam dan luar negeri berdasarkan catatan panitia nasional kurang lebih 110.000 potong tersebar di beberapa gudang. Di New Zealand+ 50.000, Pulau Batan + 32.000, Pondok Dayung Jakarta + 32.000, Pondok Cabe Jakarta + 9.000, Cipete Jakarta + 12.000, dan Tanjung Pandan Belitung + 29.000.

Secara umum kondisi BMKT terbagi menjadi dua kategori,

Kasus Cirebon

Namun pengangkatan harta karun sebelum tahun 2000 tak banyak memberi hasil kepada negara. Prosesnya tertutup dan pengawasannya samar. Penemuan kapal berisi harta karun di perairan utara Cirebon kemungkinan akan mengubah sejarah masuknya Islam ke Indonesia yang semula tertulis sekitar tahun 1.100-an menjadi lebih awal, yakni tahun 904 masehi. Temuan harta karun di perairan utara Cirebon bernilai sejarah tak ternilai, menyisahkan persoalan hingga penahanan oleh polisi. Sehingga kesempatan pembuktiannya terancam hilang, menyusul penyitaan sampel kayu bahan perahu dan artefak-artefak didalamnya. Yaitu berupa artefak dihiasi ukiran dan tulisan yang bercirikan Muslim. Namun peluang untuk pembuktian tersebut terancam gagal menyusul penyitaan tanpa diikuti perawatan

husus mencegah kerusakan artefak.

Perburuan harta karun di perairan Cirebon menurut polisi diduga telah merugikan negara. Karena benda-benda kuno tersebut diduga tidak masuk ke kas negara dan tidak ada kejelasan penjualannya. Selama ini menurut pihak kepolisian tidak pernah dikoordinasikan dengan pihak kepolisian. Akhir Januari 2006 polisi menyita kapal MV. Siren sewaan PT. Paradigma Putera Sejahtera (Perusahaan yang memperoleh izin pengangkatan BMKT di perairan utara Cirebon) yang sedang lego di Perairan Marunda. Polisi menyebut pengangkatan BMKT tersebut melawan Undang-undang tentang Cagar Budaya dan Bersejarah. Undang-undang Nomor 5 / 1992 itu menyebutkan, yang berhak memberi izin pengangkatan benda bersejarah adalah Menteri Kebudayaan dan bukan

yaitu benda yang mudah lapuk atau rusak serta benda yang tidak mudah lapuk atau mudah rusak. Termasuk kategori kedua ialah : emas, perak, berlian, batu mulia, keramik, porselen, mata uang koin serta benda berbahan non organik lainnya. Benda – benda inilah yang umumnya memiliki nilai ekonomi yang sulit diukur. Banyak variable yang mempengaruhi nilai ekonominya. Antara lain nilai diluar fisik bendanya (nilai arkeologinya) seperti ruang, waktu serta bentuknya. Belum lagi nilai kelangkaannya serta cara mendapatkannya.

Guna menentukan BMKT, terdapat ketentuan-ketentuan:

- a. Benda Cagar Alam, menurut Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1992 tentang Benda Cagar Budaya, yang termasuk dalam pengertian Benda Cagar Budaya adalah benda berharga di laut yang berasal dari kapal yang tenggelam setelah 50 tahun.
- b. Benda Berharga, Sesuai Keputusan Presiden Nomor 107 Tahun 2000 tentang Panitia Nasional Pengangkatan dan Pemanfaatan BMKT, benda



Ilustrasi

- Berharga adalah benda yang mempunyai nilai sejarah, budaya, ekonomi, dan lainnya.
- c. Kapal Yang Tenggelam, adalah kapal Verenigde Oost-Indische Compagnie (VOC), Belanda, Portugis, Spanyol, Inggris, Jepang, Tiongkok dan kapal lain yang tenggelam di perairan Indonesia, ZEE Indonesia dan Landas Kontinen Indonesia sekurang-kurangnya selama 50 tahun (Keppres Nomor 107 Tahun 2000).
- d. BMKT, adalah benda-benda berharga yang berasal dari semua kapal yang tenggelam di wilayah perairan territorial Indonesia, ZEE, dan Landas Kontinen Indonesia yang mempunyai umur sekurang-kurangnya 50 tahun, mempunyai nilai sejarah ilmu pengetahuan, kebudayaan, dan nilai ekonomi yang tinggi (Keppres 107 Tahun 2000, Pasal 1 ayat 1 dan 2).

Menteri Kelautan. Perizinan para tersangka dalam pengangkatan BMKT dinilai ilegal.

Tuduhan tersebut ditolak Aji Sularso, Kepala Pusat Data, Statistik dan Informasi DKP. Menurut dia, dasar hukum yang dipakai ialah Keputusan Presiden (Keppres) Nomor 107 Tahun 2000 tentang Panitia Nasional Pengangkatan dan Pemanfaatan Benda Berharga Asal Muatan Kapal Tenggelam. Dalam Keppres tersebut dinyatakan Menteri Kelautan menjadi ketua panitia. Perbedaan pendapat ini berdampak kepada turunnya nilai ekonomis barang yang akan dilelang. Karena jika sudah terkena kasus pencurian atau permasalahan hukum BMKT akan anjlok harganya di pasaran.

Sultan Kanoman XII Sultan Raja Muhammad Emiruddin memprotes Departemen Kelautan dan

Perikanan dan PT Paradigma Putra Sejahtera yang mengambil harta karun di 60 mil dari pantai utara Cirebon. Karena menurut Sultan wilayah tersebut masih merupakan bagian dari perairan Kabupaten Cirebon, sehingga pemerintah daerah Cirebon harus dilibatkan.

PT. Paradigma Putra Sejahtera mengantongi izin pengangkatan yang ditandatangani Menteri Kelautan dan Perikanan yang waktu itu dijabat Rokhmin Dahuri pada tanggal 19 Februari 2004. Namun beberapa bulan kemudian muncul isu bahwa proses perizinan survei dan pengangkatan oleh PT. Paradigma Putra Sejahtera dilakukan secara curang. Kemudian PT. Paradigma Putra Sejahtera juga diduga telah mempekerjakan tenaga asing tanpa dokumen yang sah.(Nilam)

BOOM

**SILENCE PLEASE !
RESPECT THE ORANGUTANS !**

NO SMOKING !

Tanda himbauan di Taman Nasional Tanjung
Puting, Kalimantan Tengah.

Lindungi Orangutan

TN Tanjung Puting dan Kemligi Terapkan Larangan Merokok

LARANG merokok biasanya hanya diberlakukan di tempat layanan umum. Ruang tunggu bandara salah satu diantaranya. Tapi di tengah hutan belantara kawasan Taman Nasional Tanjung Puting dan Kemligi, Kalimantan Tengah, juga diberlakukan kawasan larangan merokok. Seperti apa penerapannya?

Beberapa waktu lalu, Dirut Pelindo III-Djarwo Surjanto berkunjung ke Pangkalan Bun, Kalimantan Tengah. Selain meresmikan jalan dari hasil patungan sejumlah perusahaan yang dimotori Pelindo III, juga berkunjung ke Taman Nasional Tanjung Puting. Dirut bermalam di tengah hutan yang jauh dengan kebisingan tersebut. Selama sehari semalam, orang nomor satu di jajaran Pelindo III yang dikenal kreatif dan suka bekerja keras ini, melepaskan kepenatannya di tengah hutan belantara tersebut.

Kesibukan sehari-harinya di Surabaya, sementara dilupakan sembari menikmati keindahan hutan, dan suasana Sungai Sekonyer. Di tengah hutan belantara Taman Nasional Tanjung Puting, nampak terpampang sebuah papan yang

bertulis No Smoking. Karena penasaran, saya pun minta diabadikan di bawah papan imbauan tersebut. Sebab, tak lazim larangan merokok diberlakukan di tengah hutan, seperti di kawasan yang dihuni oleh 200 jenis burung, dan 20 diantaranya tidak ada duanya di dunia.

Meski tidak ada yang mengawasi, namun, tak satu pun yang berani melanggar larangan tersebut. Padahal pengunjung yang datang ke sana betah duduk berjam-jam hanya untuk menyaksikan perilaku orangutan yang datang makan dan minum di pondoknya itu.

Kedisiplinan turis asing yang berkunjung ke sana, juga tertular pada turis lokal, yang biasa merokok disepanjang tempat dan waktu. Mereka baru berani mengisap rokok setelah berada di tepi dermaga. "Kita segan dengan turis asing. Biasanya kalau larangan merokok itu dilanggar, yang menegur juga sesama pengunjung sendiri," cerita Herman Hery Sutaman pemandu wisata yang sudah bertahun-tahun membawa



Doyok salah satu penghuni Taman Nasional
Kemligi, Kalimantan Selatan.

tamunya di sana. Agar pengunjung nyaman menyaksikan orangutan, dibuat beberapa potong kayu sebagai tempat duduk.

Kayu batangan yang masih asli itu, diberi penyangga, sehingga bentuknya seperti bangku. Letaknya berjejer dengan ketinggian yang berbeda pula. Lantas, supaya orangutan tidak terganggu dengan pengunjung, lalu diberi tali pembatas. Sebuah papan larangan agar tidak masuk ke dalam lingkaran tali, juga ada. Tali pembatas itu, jaraknya sekitar lima meter dari tempat makan orangutan itu.

Tumpukan buah seperti rambutan,

dan susu diberikan oleh pawangnya. Maklum orangutan ini berada di bawah naungan sebuah yayasan orangutan internasional yang berpusat di Amerika Serikat (AS). Dari sanalah pembiayaan kehidupan orangutan yang sebelumnya ditangkar oleh penduduk tersebut datang.

Untuk berkunjung ke Taman Nasional Tanjung Puting dan Pusat Penelitian Orangutan di Kemligi, Kalimantan Tengah, memang cukup menarik, meski harus ditempuh berjama-jam. Bukan saja karena bisa bertemu dengan raja orangutan seperti Tom dan Doyok, tapi untuk menuju ke kawasan tersebut harus menelusuri Sungai Sekonyer dengan kapal kayu yang didesain khusus untuk penumpang maupun speedboat.

Sepanjang aliran Sungai Sekonyer yang dilewati pun, akan berpapasan dengan kapal yang dicarter oleh wisatawan mancanegara yang sengaja datang menikmati keindahan alam Kalimantan. Di sana, juga terdapat buaya air tawar yang tinggal di rawa-rawa pinggir sungai yang airnya keruh akibat tambangan emas liar yang ada di hulu sungai. "Air ini kotor karena di atas sana ada tambang emas liar," tutur anggota Polisi Air (Polair) yang mengantar ke kawasan taman nasional itu dengan speedboat patrolinya.

Meski menumpang speedboat polisi, tak berarti masuk ke kawasan tersebut bisa bebas dari segalanya. Begitu sampai Tanjung Harapan, harus melapor ke penjaga taman nasional yang kantornya berada di bibir Sungai Sekonyer. Maklumlah Taman Nasional ini, berdiri sejak Zaman Hindia Belanda 1936. Pada saat itu luasnya 303.000 meter persegi. Pada 1984 diperkuat dengan keputusan Kementerian Kehutanan, dengan luas 415.040 meter persegi.

Di atas kapal nampak sejumlah orang asing yang jemur diri dengan mengenakan pakaian yang minim. Mereka melambatkan tangan ke speedboat polisi yang kami tumpangi. "Kapal itu mereka carter sekitar 300 USD perorang, termasuk tidur, makan dan mandi di atas kapal," cerita Herman Hery Sutaman, SH, jebolan Fakultas Hukum Universitas Antakusuma, Pangakalan Bun, yang mengantar ke lokasi.

Para touris yang berkunjung ke sana, selain menikmati alam yang jauh dari kebisingan kota itu, juga ingin melihat dari dekat orangutan. Mereka betah duduk berjam-jam hanya ingin memotret binatang yang menurut teori Darwin, merupakan asal usul umat manusia purba tersebut. Mereka bangga kalau bisa mengabadikan Tom di Kemligi, dan Doyok di Pondok Tangguy. Keduanya merupakan raja orangutan di wilayahnya masing-masing. Predikat raja itu, bukan hanya julukan pada kedua hewan yang mirip manusia tersebut. Tapi harus mengalahkan ribuan orangutan lainnya bila menantang. "Baru bisa menjadi raja, harus mampu mengalahkan yang lain," cerita Herman Hery Sutaman, putra kelahiran Pangkalan Bun, 29 November 1970.

Karena sering berkelahi itulah, muka dua pejantan orangutan bertubuh besar dan dikala kecil ditangkar masyarakat tersebut, penuh dengan bekas luka. Beruntung ketika dirut Pelindo ke sana, bisa bertemu dengan hewan yang prilakunya menyerupai manusia itu. Saya juga bisa mengabadikannya dengan menggunakan lensa 75-200 kamera Canon yang dibawa dari Surabaya.

Agar bisa bertemu raja orangutan ini, harus tahu waktu mereka diberi makan dan minum oleh pawangnya. Pagi, misalnya, bisa bertemu jam 09.00 waktu setempat. Sedangkan sore, jam 15.00. "Kalau ingin lihat harus tau jam makannya," tambah Hery, sapaan Herman

Hery Sutaman, ayah tiga anak yang jadi pemandu wisata sejak 1996 itu.

Di luar jam tersebut, sulit untuk bertemu dengan Tom dan Doyok. Sebab, sudah berkeliaran di tengah hutan belantara yang dilindungi tersebut. Nama Doyok diambil dari nama pelawak. Tidak jelas, sejak kapan nama itu diberikan, tapi usia Doyok sekitar 25 atau 26 tahun.

Ini dihitung sejak Doyok dikembalikan ke habitatnya. Sebab, Doyok dilepas kembali saat berusia enam tahun. Ibunya mati terbunuh. Setelah disita dari warga, dia dimasukkan karantina orangutan. Di sanalah Doyok mendapat pelatihan, pemeriksaan kesehatan, mengenalkan makanan di hutan dan lain-lain. Baru disosialisasikan dengan orangutan yang lain, baru benar-benar dikembalikan ke hutan. Itupun dalam pengawasan tim, yang dipimpin oleh Prof Dr dr Birute MF Galdikas yang tinggal di sana bersama keluarganya. Profesor kelahiran Leotenia ini, bahkan pernah mendokumenter kehidupan orangutan tersebut dengan bagus.

Agardi kedua lokasi ini bisa dikunjungi, pengunjung harus bermalam di atas kapal, atau penginapan yang berada di tengah hutan rimba tersebut. Sebab, untuk mencapai di sana ditempuh berjama-jam dengan kapal yang menelusuri sungai. (Nas)



Direktur Utama Pelindo III Djarwo Surjanto (dua dari kiri) saat mengunjungi Taman Nasional Kemligi, Kalimantan Selatan.

Azas Cabotage

Setelah Sembilan Tahun

PENERAPAN azas cabotage yang diawali dengan terbitnya Instruksi Presiden (Inpres) Nomer 5 tahun 2005 tentang pemberdayaan industri pelayaran nasional, harus diakui telah mampu mendorong berkembangnya usaha angkutan laut di Indonesia. Indikatornya dapat dilihat dari peningkatan jumlah armada dan bertambahnya daya angkut kapal-kapal berbendera Indonesia. Dibanding dengan tahun 2005, pada akhir 2013 lalu jumlah armada nasional telah mengalami peningkatan sampai 119%. Dalam kondisi demikian, jumlah armada yang dimiliki Indonesia telah berhasil menggeser posisi Malaysia dan Philipina, dan menduduki peringkat ke-2 dalam kepemilikan kapal di antara sesama negara-negara ASEAN.

Kebijakan untuk menjadi tuan rumah di laut sendiri ini pula, yang pada akhirnya menjadi dasar diterbitkannya Undang Undang No.17 tahun 2008 tentang pelayaran, sebagai landasan dalam menata institusi pelayaran dan juga kepelabuhanan.

Sekilas, muncul harapan akan kembalinya "semangat bahari" agar bangsa Indonesia menjadi tuan rumah di laut sendiri. Namun muncul masalah "kecil" dan menggajjal yang oleh pelaku industri dok dan perkapalan nasional diungkapkan dengan kalimat: "Kalau industri pelayaran nasional diamanatkan untuk diberdayakan, bagaimana dengan nasib industri dok dan galangan yang sampai saat ini terkesan dibiarkan "jalan sendiri" bahkan dibebani berbagai regulasi yang memberatkan?"

**Amanat Inpres
No.5 Tahun 2005
ialah pemberdayaan industri
pelayaran nasional
Bagaimana dengan industri
perkapalan ?**

Killing Me Softly

Dalam gelaran Inamarine 2014 yang diselenggarakan berbareng Rapat Umum Anggota (RUA) Ikatan Perusahaan Industri Kapal & Lepas Pantai Inonesia (Iperindo) VII di Jakarta beberapa waktu lalu, berbagai uneg-uneg saling bermunculan. Namun yang kian mengerucut adalah dua hal pokok yang menjadi topik bahasan hangat:

- Terkait dengan bakal terjadinya perubahan politik sebagai implementasi hasil Pemilihan Umum Legislatif (Pileg) dan Pemilihan Presiden (Pilpres), diharap mendatang Indonesia memiliki pemimpin bangsa yang visioner jauh ke depan tentang dunia kemaritiman;
- Harus segera dilakukan langkah solutif terkait berlarutnya kondisi industri perkapalan nasional yang masih dililit berbagai regulasi yang tidak mendukung bahkan cenderung berakibat matinya secara pelan-pelan industri perkapalan nasional.

Menanggapi situasi yang dihadapi para pelaku industri perkapalan nasional itu, Wakil Menteri Perindustrian



(Wamenperin) Alex W. Retraubun berucap lewat kalimat: “Kalau begini terus, you are killing me softly (Anda membunuhku secara perlahan). Masalahnya, sampai saat ini Indonesia belum bisa lepas dari impor, termasuk di sektor maritim ketika kita masih juga membeli kapal dari luar negeri. Penyebabnya, membangun kapal di dalam negeri ternyata lebih mahal dibanding bila kita mengimpor”.

Alex W. Retraubun menambahkan: di Indonesia, sudah cukup banyak kasus-kasus yang menjadi gambaran kontradiksi antara banyak hal. Dicontohkan: tiga tahun berturut-turut pertumbuhan industri dalam negeri Indonesia berada di atas pertumbuhan ekonomi nasional. Namun pertumbuhan industri yang signifikan itu justru berpotensi menimbulkan bencana dan tidak berkualitas, karena 90% bahan baku maupun bahan penolong lain masih harus diimpor, dengan akibat: kian digenjot kapasitas industrinya, akan memicu kian tingginya realisasi impor.

Pada tahun 2005 saat diterbitkannya Inpres No.5 populasi kapal niaga nasional hanya tercatat 6.041 unit/5,6 juta GT, sedangkan pada tahun 2013 telah tumbuh menjadi 13.244 unit/19,2 juta GT. Apabila dicermati, dalam waktu hanya 8 tahun, telah terjadi tambahan 7.203

unit kapal/13,6 juta GT, hal tersebut merupakan prestasi yang patut diacungi jempol. Artinya, dalam setiap tahun terjadi penambahan sekitar 90 unit kapal, yang berarti dalam setiap bulan terjadi penambahan sekitar 9 unit kapal “baru”. Pertanyaannya adalah: di antara tambahan kapal yang masuk ke dalam jajaran armada kapal niaga Indonesia tersebut, berapa unit kapal-kapal baru yang diproduksi di dalam negeri dan berapa unit pula kapal-kapal baru maupun bekas yang dibeli dari luar negeri?

Dominasi Asing

Tahun 2015, sepuluh tahun setelah terbitnya Inpres No.5/2005, banyak harapan yang ingin diraih masyarakat maritim di negara kepulauan terluas dengan garis pantai terpanjang di dunia ini. Antara lain, memantapkan peran Indonesia memasuki realisasi Masyarakat Ekonomi ASEAN (MEA) tahun depan. Azas cabotage tentu diharap mampu menghasilkan armada pelayaran nasional yang tidak saja kuat, tetapi juga kompetitif. Hal itu wajar, mengingat 45% dari total barang dan komoditas perdagangan dunia dengan nilai sekitar US \$.1.500 triliun dipapalkan melalui wilayah laut Nusantara.

Namun terdapat fenomena yang cukup ironis, seperti catatan Indonesia National Shipowner Association (INSA) tahun 2012, sejak tahun 1987 Indonesia masih terus hamburkan devisa dengan besaran rata-rata setiap tahun US \$16 miliar untuk membayar jasa armada niaga asing. Hal ini terjadi karena kinerja pelayaran nasional yang masih dibawah harapan. Dalam catatan Alphaliner, di antara Top-100 World Shipping Line, hanya terdapat enam perusahaan pelayaran Indonesia yang masuk ke dalam daftar, yaitu: Meratus Line, Samudera Indonesia, Salam Pasific, Tanto Intim Line, Temas Line, dan Caraka Tirta. Dari keenam maskapai tersebut hanya Meratus yang mampu menempati peringkat menengah pada posisi ke-37 dunia, dengan total tonase sekitar 32.000 TEU's. Dari total muatan pasar dunia yang mencapai 18 juta TEU's, keenam perusahaan pelayaran Indonesia tersebut hanya menguasai 132.000 TEU's, yang berarti hanya sekitar 0,73% dari total volume.

Tentang hal tersebut, Ketua Umum DPP INSA-Carmelita Hartoto mengakui bahwa saat ini baru terdapat sebanyak 99,2% muatan domestik yang sudah diangkut menggunakan armada nasional, sedang untuk muatan komoditas ekspor baru dicapai sekitar 10,8%. Angka yang cukup kecil ini mengandung arti bahwa perusahaan pelayaran nasional Indonesia belum cukup mampu meraih pasar Ocean Going. Dengan kata lain, hal itu menegaskan bahwa pasar ekspor komoditi Indonesia masih didominasi oleh pelayaran asing.

Kendati pelaksanaan cabotage telah mampu meningkatkan jumlah armada nasional secara signifikan, namun banyak pengamat yang menilai pertumbuhan tersebut bersifat semu. Kapal berbendera Indonesia telah meningkat jumlahnya, namun di balik hal itu masih terdapat tangan-tangan asing yang ikut "bermain". Antara lain seperti yang dikatakan guru besar teknik kelautan dari Institut Teknologi 10 November Surabaya (ITS) Daniel M. Rosyid: "Booming industri pelayaran ternyata masih belum diikuti dengan booming pada industri perkapalan nasional. Hal ini terjadi karena pelaksanaan azas cabotage hanya terjadi dalam bentuk banyaknya kapal berbendera asing yang beralih ke bendera Indonesia. Praktik itu dapat terjadi, karena walaupun kapal-kapal itu atas nama orang Indonesia tetapi dalam praktik ternyata dibiayai oleh pihak asing".

Secara terpisah, pakar ekonomi maritim yang juga mantan Rektor Universitas Islam Sultan Agung Semarang Profesor Laode M. Kamaluddin mengungkapkan bahwa penerapan azas cabotage di Indonesia baru sebatas mengikuti permintaan pasar dan bukan mengarah kepada penguatan industri pelayaran nasional, yang terkooptasi oleh tekanan pemilik modal asing. Karena itu dalam pertumbuhan kapal nasional hanya merupakan pengalihan kapal asing yang mendapatkan bendera



Ilustrasi

Indonesia berkat upaya broker orang Indonesia. Hal seperti itu bisa terjadi karena pemilik kapal asing melakukan persekongkolan dengan agen di Indonesia yang punya koneksi kuat dengan sementara oknum dalam institusi yang memiliki kewenangan menentukan muatan kapal.

Hal serupa juga diutarakan Komisaris PT Arpeni Ocean Pratama Line Oentoro Suryo yang menyatakan keprihatinan dengan terjadinya "permainan" flagship yang seolah-olah melegalkan kapal asing menjadi berbendera Indonesia. Padahal, menurut ketentuan telah diatur kepemilikan saham minimum 51% dikuasai Warga Negara Indonesia (WNI), dengan sisanya baru dibenarkan untuk dikuasai Warga Negara Asing (WNA).

Belum Kompetitif

Mencermati sasaran akhir dari Inpres No.5/2005 secara komprehensif, tak dapat lepas dari penataan Sistem Logistik Nasional (Sislognas), dengan meningkatkan infrastruktur dan tata kelola pelabuhan, mendorong industri pelayaran yang



Ilustrasi

Senada dengan Prof. Daniel, Dirut PT Steadfast Marine Shipyard yang juga pengurus Ikatan Perusahaan Industri Kapal & Lepas Pantai Indonesia (Iperindo) Eddy K. Logam menyebutkan bahwa saat ini kebijakan fiskal di Indonesia lebih menguntungkan impor kapal bekas maupun baru, dibanding dengan membangun kapal baru di dalam negeri. Karenanya, ia mengimbau: "Seharusnya dalam mendorong peningkatan jumlah armada berbendera nasional, juga harus dilakukan upaya meningkatkan industri kapal serta industri komponen kapal dalam negeri.

berorientasi semangat merah putih dan harus diikuti dengan penguatan kapasitas galangan kapal nasional. Umumnya para pakar dan pengamat yang dihubungi Reporter Dermaga berkesimpulan: kalau azas cabotage hanya diartikan dengan berseliwerannya kapal-kapal berbendera Indonesia, tetapi kondisi industri perkapalan nasional masih terpuruk, maka keberhasilan tersebut bersifat semu.

"Prinsip utama yang harus dipahami adalah bahwa industri perkapalan merupakan derived demand dari industri pelayaran. Padahal kita tahu bahwa saat ini banyak perusahaan pelayaran nasional yang mengoperasikan kapal-kapal berbendera Indonesia, tetapi kapalnya sendiri merupakan buatan galangan luar negeri yang diimpor. Pertanyaannya adalah: mengapa industri perkapalan dalam negeri tak cukup kompetitif merebut pasar pengadaan armada dalam rangka menegakkan azas cabotage yang peluangnya terbuka cukup lebar?" ujar Prof. Daniel M. Rosyid dari ITS.

Menurutnya, industri galangan kapal Indonesia saat ini sulit berkembang, karena masih terkendala banyak hal, antara lain:

- Mengalami ketergantungan impor dalam pengadaan bahan baku dan suku cadang yang besarnya mencapai sekitar 70%;
- Tersandera oleh berbagai regulasi yang memberatkan;
- Kebijakan fiskal berupa pengenaan Pajak Pertambahan Nilai (PPN) impor komponen 10% ditambah cukai impor 5-12%
- Kelangkaan sumber dana karena lembaga keuangan dan bank masih banyak yang menyangsikan kinerja industri perkapalan yang dinilai kurang prospektif, dan high risk/low profit;

Hal itu memang tidak mudah, karena harus bersaing dengan produk dari luar negeri utamanya dari Tiongkok, yang bebas diperdagangkan di pasar dalam negeri. Kami dari kalangan industri kapal bukannya ingin terus menerus diproteksi, tetapi harus ada kebijakan rasional umpamanya dengan meninjau ketentuan PPN dan cukai impor serta kemudahan akses serta kesetaraan dengan lembaga keuangan dan bank, hingga bunga pinjaman untuk pembiayaan pembangunan kapal baru jangan disamakan dengan bunga kredit komersial lain".

Sembilan tahun pelaksanaan cabotage dengan tambahan 7.203 unit kapal setara bobot 13,6 juta GT, merupakan prestasi tersendiri. Tetapi juga harus dicatat bahwa dalam sembilan tahun sejak keluarnya Inpres No. 5 tahun 2005, pertumbuhan jumlah armada kapal berbendera nasional, ternyata tidak berdampak signifikan terhadap industri galangan kapal nasional. Fakta bahwa industri galangan kapal nasional masih berjalan ditempat, dapat dilihat dari order kerja galangan kapal yang lebih didominasi dengan perbaikan kapal lama atau bekas dibanding membangun kapal-kapal baru. Data dari DPP Iperindo menunjukkan bahwa jasa reparasi mencapai 85% dari kapasitas terpasang yang tersedia di 160 unit galangan, sedangkan untuk pembangunan kapal baru dari 50 unit fasilitas produksi produktifitasnya baru tercapai 35%.

Karenanya benar apabila disebutkan bahwa: sejatinya azas cabotage bukan saja harus mendongkrak kapasitas pelaku usaha pelayaran nasional, tetapi juga sekaligus mampu meningkatkan posisi tawar industri perkapalan dalam negeri yang berpengaruh pada kenaikan permintaan, penyerapan tenaga kerja dan memicu pertumbuhan ekonomi. (Nilam)

Infrastruktur Laut Segera Digarap Pemerintah

PEMERINTAH akan memperkuat Infrastruktur laut guna mendukung jalur pantura Jawa yang merupakan urat nadi perekonomian bukan hanya pada saat peak session seperti menjelang Hari Raya Idul fitri, tahun baru dan musim liburan panjang, jalur pantai utara (pantura) Jawa mengalami kondisi crowded. Bahkan pada hari-hari biasa, jalan raya trans Jawa yang juga disebut sebagai “jalan Daendels” ini lebih sering mengalami kemacetan, akibat tingginya jumlah berbagai jenis kendaraan darat yang melintas.

Meskipun pada akhir-akhir ini pemerintah telah menempuh solusi dengan memanfaatkan moda transportasi berbasis rel, tetapi kondisinya belum sepenuhnya mampu mengatasi keadaan. Sementara itu, modal transportasi laut untuk angkutan barang antar provinsi di Pulau Jawa belum terlalu diminati oleh pemilik barang, karena adanya anggapan bahwa mengirim barang dengan kapal harus melalui birokrasi antar modal di pelabuhan yang dinilai menjadi penyebab biaya tinggi.

“Akibat keterbatasan infrastruktur transportasi darat utamanya di pantura, membuat pemerintah melirik pengembangan skema baru berupa short sea shipping untuk tahap awal akan dikembangkan melayani kebutuhan transportasi di wilayah utara Jawa” ungkap Direktur Transportasi Badan Perencanaan Pembangunan Nasional (Bappenas) Bambang Prihartono bulan lalu di Jakarta.

Efektif dan Efisien

Menurut Bambang, sebagai pilot proyek rencana tersebut, akan dimulai dengan menghubungkan rute Jakarta-Surabaya pergi-pulang. Dijelaskan, short sea shipping merupakan skema angkutan komersial yang memanfaatkan aliran sungai dan perairan pesisir pantai, dengan tujuan utama pelabuhan-pelabuhan domestik. Berdasar skema ini, memungkinkan penggunaan kapal-kapal tongkang untuk mengangkut petikemas

dari pelabuhan domestik ke kapal-kapal besar yang berlabuh di laut lepas, sehingga akan meringankan beban pelabuhan utama. Dengan mengambil contoh terhadap apa yang dilakukan di Amerika Serikat, Eropa Utara dan beberapa negara Asia, short sea shipping telah terbukti berhasil menjadikan distribusi barang lebih efektif dan efisien.

“Skema ini sangat diperlukan di wilayah pantura Jawa, dalam rangka mengurangi beban jalur darat yang setiap waktu mengalami kerusakan” ujar Direktur Transportasi Bappenas.



Ilustrasi

Disebutkan pula, jalur yang membentang mulai dari Merak di Provinsi Banten hingga ke Ketapang di Banyuwangi Provinsi Jawa Timur setiap hari dilalui berbagai kendaraan berat pengangkut barang, bis ukuran besar dan kecil pengangkut penumpang, serta mobil pribadi yang jumlahnya berkisar antara 20.000 hingga 70.000 unit, yang berpotensi mengakibatkan kemacetan serta kerusakan infrastruktur. Kata Bambang Prihartono pula: “Padahal jalur ini merupakan urat nadi perekonomian. Oleh sebab itu, pemerintah akan segera mengembangkan skema short sea shipping”.

Terkait rencana itu, diakui oleh Bambang bahwa pada saat ini terdapat beberapa kendala yang harus segera dicari pemecahannya, guna memuluskan pelaksanaan rencana melaksanakan skema short sea shipping. Karena itu, Bappenas telah melakukan koordinasi dengan Kementerian Perhubungan dan PT Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan (ASDP) Indonesia Ferry, untuk merumuskan langkah-langkah yang harus segera diambil.

Berbagai Insentif

Lebih jauh, Direktur Transportasi Bappenas menjelaskan, bahwa pengembangan short sea shipping juga akan mempertimbangkan faktor external cost yang harus ditanggung oleh pemerintah karena rusaknya jalur pantura yang mesti harus diperbaiki sepanjang tahun. Di luar itu, juga telah difikirkan peluang munculnya potensi kerugian ekonomi yang dipikul oleh pelaku usaha akibat tersendatnya distribusi barang.

“Karena itu, maka pengembangan short sea shipping akan mendapatkan subsidi dari pemerintah” ucap Bambang Prihartono pula.

Selain itu disebutkan bahwa pemerintah juga akan menyediakan insentif, misalnya insentif trayek, insentif untuk investor kapal dan berbagai insentif yang dibutuhkan. Selain itu, dalam rangka mengatasi keterbatasan kapal, Bappenas akan mengupayakan ijin penggunaan kapal asing untuk waktu terbatas, serta kerjasama dengan BUMN Perbankan seperti Bank Mandiri dan BNI bagi mereka yang berminat melakukan leasing kapal.

“Insentif fiskal juga akan diberikan dalam membantu perusahaan leasing dalam pengadaan kapal. Jika proyek short sea shipping di sepanjang pantura berhasil, skema itu juga akan dikembangkan untuk wilayah pesisir timur Sumatera dan wilayah timur Indonesia” pungkas Direktur Transportasi Bappenas Bambang Prihartono. (Nilam)

Infrastruktur Kurang Mendukung Pengaruhinya Tingkat Pelayanan Pelabuhan

TINGKAT pelayanan pelabuhan di Indonesia masih berada di peringkat ke-89 dari 148 negara di dunia. Penilaian ini berdasarkan laporan The Global Competitiveness Index 2013-2014 yang dikeluarkan oleh World Economic Forum.

“Sebagai perbandingan, Malaysia peringkat ke-24 dan Thailand ke-56,” kata Chairman Supply Chain Indonesia (SCI) Setijadi di Jakarta kepada BeritaTrans awal Agustus lalu. Menurut Setijadi, masih rendahnya peringkat pelabuhan Indonesia dibandingkan dengan negara-negara tetangga tersebut akibat kondisi infrastruktur pelabuhan-pelabuhan di Indonesia yang tidak bisa mendukung peningkatan arus barang. Akibatnya pertumbuhan volume barang yang melalui pelabuhan-pelabuhan di Indonesia masih rendah.

Rata-rata pertumbuhan volume kargo domestik yang dimuat di lima pelabuhan utama Indonesia seperti Belawan, Tanjung Priok, Tanjung Perak, Balikpapan, dan Makassar dalam lima tahun terakhir hanya sebesar 3,49% per tahun. Bahkan, volume kargo yang dibongkar turun rata-rata sebesar 0,43% per tahun. Peningkatan volume yang signifikan hanya terjadi di Pelabuhan Tanjung Priok, yaitu peningkatan kargo yang dimuat sebesar 12,56% per tahun dalam periode tersebut.

“Pada tahun 2013, jumlah kargo domestik yang dimuat di kelima pelabuhan utama tersebut sebesar 35,6 juta ton, sedangkan total volume barang yang dibongkar sebesar 43,8 juta ton,” kata Setijadi. Menurutnya, rendahnya pertumbuhan arus barang melalui pelabuhan-pelabuhan terutama disebabkan oleh kinerja pelabuhan-pelabuhan yang terkendala oleh kondisi infrastruktur. Pemerintah harus merevitalisasi beberapa pelabuhan utama agar bisa disandari oleh kapal-kapal besar. Selama ini, pelabuhan-pelabuhan di Indonesia hanya memiliki kedalaman kolam rata-rata 6-12 meter. Akibatnya, hanya kapal-kapal kecil-menengah yang bisa bersandar. Sementara itu, kapal-kapal berkapasitas besar memilih untuk berlabuh di pelabuhan Singapura, Malaysia, dan Hong Kong yang memiliki kedalaman kolam minimum 16 meter. Kondisi inilah yang membuat kegiatan ekspor impor Indonesia sangat bergantung kepada negara lain. Gambaran itu juga terlihat di Pelabuhan Tanjung Priok, Jakarta.



Ilustrasi

Ketika kedalaman kolam di pelabuhan masih 13,5 meter, praktis hanya kapal kecil-menengah yang mampu bersandar di pelabuhan. Kapal-kapal itu umumnya hanya menjadi feeder untuk pelabuhan di Singapura, Malaysia, dan Hong Kong. Setelah kolam diperdalam menjadi 14 meter dan fasilitas pelabuhan dimodernisasi, beberapa kapal berkapasitas 4.000-5.000 TEUs (twenty feet equivalent units) mulai bersandar di Tanjung Priok. "Kendala lainnya adalah fasilitas kepelabuhanan, terutama jumlah dan kapasitas peralatan bongkar muat yang secara teknis sudah

tidak memadai," ujar Setijadi lagi.

Revitalisasi pelabuhan tidak boleh setengah hati. Revitalisasi pelabuhan harus dilakukan secara menyeluruh, mulai dari kedalaman kolam, peningkatan kualitas dermaga, hingga modernisasi fasilitas kepelabuhanan. Selama ini, buruknya kualitas dan fasilitas pelabuhan menjadi salah satu sumber pemicu tingginya biaya distribusi barang di Indonesia. Hal itu terjadi karena proses bongkar muat membutuhkan waktu 20-25 hari. Akibatnya, biaya bongkar muat jauh lebih mahal ketimbang biaya pelayaran.

Sebagai negeri kepulauan, Indonesia mutlak memiliki pelabuhan laut yang andal, modern, dan efisien. Ironisnya, kondisi pelabuhan di negeri ini masih sangat memprihatinkan. World Economy Forum melaporkan pada tahun 2012 lalu, kualitas pelabuhan Indonesia hanya mendapatkan nilai 3,6 atau peringkat 103 dari 142 negara. Dari 134 negara, menurut Global Competitiveness Report 2010-2011, daya saing pelabuhan di Indonesia hanya berada di urutan ke-95. (Mutiara dari berbagai sumber)



Tunggu Izin Kemenhub Pelabuhan Kendal Siap Operasional 2015



Pintu masuk menuju Pelabuhan Kendal.

Ilustrasi

PELABUHAN Kendal khusus penyeberangan siap beroperasi pada awal 2015, karena harus menunggu perizinan dari Kementerian Perhubungan. Hingga saat ini, di area pelabuhan masih dilakukan pengerukan kolam dan perbaikan breakwater yang diprediksi selesai akhir tahun.

Kepala Seksi Kepelabuhan Angkatan Laut dan SAR Dinas Perhubungan Kendal Andi Rahmat memaparkan semua infrastruktur jalan yang menuju pelabuhan telah siap untuk dilalui sejumlah kendaraan.

Menurutnya, Pelabuhan Kendal telah diuji coba pada 17 September 2013 dengan menggunakan kapal KM Kalibodri. Dari kesimpulan uji coba tersebut, pelabuhan yang dibangun beberapa tahun lalu dinyatakan telah siap untuk beroperasi.

"Untuk peresmian pelabuhan, kami menunggu izin operasional dari Kementerian Perhubungan. Kemungkinan pada 2015," papar Andi kepada Bisnis, awal Agustus lalu. Saat ini, ujar Andi, area pelabuhan masih dalam tahap pengerukan kolam dan perbaikan breakwater. Pihaknya menyakini akhir tahun semua pekerjaan itu bisa selesai.

Dia menambahkan Pelabuhan Kendal untuk niaga bakal diresmikan pada tahun berikutnya yakni 2016. Andi mengatakan beroperasinya pelabuhan niaga diprediksi bakal mendorong pertumbuhan ekonomi di wilayah ini. "Adapun kesiapan kapal yang sudah siap yakni KM Kalibodri. Ke depan, rute yang menghubungkan pelabuhan ini adalah Pelabuhan Kumai Kota Waringin Kalimantan," paparnya.

Andi menambahkan keberadaan Pelabuhan Kendal sangat strategis dari sisi geografis. Lokasi ini berada di Kaliwungu Kendal yang merupakan wilayah perbatasan Semarang. Akses jalan, kata dia, sangat mudah dijangkau dengan transportasi berkategori berat dan ringan.

Pejabat Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Tanjung Emas Semarang Karolus Sengadji mengatakan pelaksanaan pengerjaan perkantoran dan akses jalan dilakukan bersama dengan Pemerintah Kabupaten Kendal dengan anggaran dari APBN tahun ini sebesar Rp33 miliar.

Pada 2013, pihaknya mengembalikan anggaran ke pemerintah pusat senilai Rp40 miliar karena dana dari APBN itu tidak habis digunakan untuk menyelesaikan proyek. "Tahun kemarin waktunya tidak cukup jadi mau tidak mau harus dikembalikan Rp. 40 miliar, untuk 2012 anggaran Rp. 100 miliar terpakai," ujarnya.

Bupati Kendal Widya Kandi Susanti dalam kesempatan halbihalal mengharapkan Pelabuhan Kendal harus bisa beroperasi akhir tahun atau sebelum masa jabatannya yang menyisakan waktu 10 bulan. Dirinya optimistis Pelabuhan Kendal di wilayah Kaliwungu itu menjadi pelabuhan niaga yang mampu mendorong distribusi barang produk ekspor - impor dari dan ke wilayah Jawa Tengah.

Widya bahkan mengusulkan kepada Menteri Koordinator Bidang Perekonomian untuk memindahkan sebagian aktivitas niaga di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang ke Pelabuhan Kendal. "Saya pernah meminta kepada kementerian terkait untuk memindahkan Tanjung Emas ke Kaliwungu soalnya Semarang kan banjir dan rob," ujarnya. (Mutiara dari Bisnis.com)



KMP Kalibodri.

Komisi V DPR RI

Tinjau Pelabuhan Tanjung Perak dan Benoa

JELANG lebaran lalu, wakil rakyat dari Komisi V DPR RI berkunjung ke Pelabuhan Tanjung Perak dan Benoa guna melihat kesiapan antisipasi arus mudik dan balik. Berikut rangkuman **DERMAGA**

Tanjung Perak

Komisi V DPR RI mengapresiasi kesiapan aparat terkait di Jawa Timur dalam menangani angkutan lebaran yang dimulai Senin 21 Juli hingga 5 Agustus 2014. "Kami menyampaikan apresiasi kepada segenap jajaran pemerintah terkait di Jawa Timur mempersiapkan pelayanan dan pengamanan angkutan mudik dan balik lebaran tahun 2014 dengan

cukup baik," tandas Wakil Ketua Komisi V DPR-Michael Wattimena saat menggelar pertemuan dengan jajaran terkait angkutan lebaran 2014 Propinsi Jawa Timur di Ruang Rapat Bandara Juanda Surabaya, 17 Juli lalu kepada wartawan.

Manajer Operasi Angkasa Pura I Syahrani menjelaskan estimasi puncak kepadatan penumpang terjadi pada 25-26 Juli sedang arus balik pada 3-4 Agustus dengan perkiraan penumpang pada puncak kepadatan sebanyak 56 -57 ribu penumpang/hari, sementara penumpang internasional sebanyak 6-7 ribu orang. Sementara estimasi kenaikan extra flight 2014 sebesar 12% dengan total domestik sebanyak 198 penerbangan dan internasional sebanyak 67 penerbangan.



Direktur Operasi & Pengembangan Bisnis Rahmat Satria (dua dari kanan) saat mendampingi anggota Komisi V DPR RI di Terminal Penumpang Gapura Surya Nusantara.

Kadishub Jatim Wahid Wahyudi menjelaskan soal kesiapan jalan raya di wilayah ini yang sudah disiapkan menjelang lebaran ini. Dia menyampaikan motto “ tiada hari tanpa tambal jalan” sehingga di wilayah Jawa Timur tidak ada jalan berlubang, yang ada jalan bergelombang. Tim Komisi V juga menerima penjelasan dari kesiapan dari aparat BKMKG dan Basarnas dalam mengantisipasi langkah-langkah untuk melayani masyarakat berlebaran.

Selain menggelar pertemuan dengan instansi terkait, Tim Kunker Komisi V juga mengunjungi dan berdialog dengan pejabat Pelabuhan Tanjung Perak, mengunjungi dan berdialog pejabat PT KAI Pasar Turi dan meninjau Terminal Purabaya Bungurasih. Di sejumlah tempat telah didirikan posko, bahkan ada fasilitas untuk ibu menyusui, penambahan petugas keamanan dalam rangka memberikan pelayanan kepada rakyat sebaik-baiknya.

Tim Kunker Spesifik Komisi V adalah Michael Wattimena dari FPD selaku Ketua Tim, didampingi Agung Budi Santoso, Umar Arsal, Bahrum Daido dan Saan Moestopa dari FPD, Gandung Pardiman dan Ibnu Munzir dari FPG, Sadarestuwati dan Rendhy Lamadjido dari FPG dan Sigit Sosiantomo (FPKS) serta Imam Nahrawi dari FPKB. Anggota Tim Sigit Sosiantomo menyatakan, rupanya pemerintah pusat telah memberi perhatian yang cukup besar kepada Pemda Jatim dengan dibangunnya Pelabuhan Tanjung Perak. “ Terminal penumpang Gapura Surya Nusantara di Pelabuhan Tanjung Perak yang rencananya akan diresmikan pada HUT RI 17 Agustus nanti sudah sangat bagus. Mungkin Singapura kalah, pelabuhannya tidak semewah ini,” ungkapnya.

Ia juga menyebutkan, bandar udara Juanda yang rencananya ada triple runway, ini luar biasa sementara terminal Purbaya dinilai sebagai tercantik di Indonesia, dan kalau pembangunannya sudah selesai akan menjadi terbaik di Indonesia. “ Ini kepercayaan negara kepada Pemda Jatim, diharapkan kepercayaan ini diterima dengan koordinasi yang baik antar departemen dan lembaga yang ada di pusat, propinsi maupun kota sehingga dapat dinikmati seluruh masyarakat Jatim,” katanya.

Benoa

Memasuki sepuluh hari menjelang Lebaran lalu, Komisi V DPR RI meninjau langsung persiapan sarana dan prasarana transportasi arus mudik yang dilakukan oleh Pelabuhan Benoa. Rangkaian kunjungan kerja di Pulau Dewata ini dimulai pada tanggal 17 hingga 19

Juli 2014 lalu. selama 3 hari tersebut Komisi V DPR RI mengunjungi berbagai obyek vital jalur penghubung antar pulau yang terdapat di Pulau Bali, hal ini dilakukan untuk mengantisipasi meningkatnya arus mudik menjelang Lebaran tahun 1395 Hijriyah ini.

Rombongan sebanyak 26 orang ini dipimpin langsung oleh Drs Laurens Bahang Dama selaku ketua rombongan sekaligus ketua Komisi V DPR RI yang Peninjauan langsung dipusatkan ke terminal penumpang Pelabuhan Benoa. Disana telah berdiri sebuah Posko Kesehatan yang berkerja sama dengan seluruh instansi Pelabuhan Benoa. Kunjungan yang dijadwalkan selama setengah jam ini akan dilanjutkan untuk meninjau Jalan Tol Bali Mandara.

Tidak hanya meninjau terminal serta posko arus mudik, rombonganpun bergerak untuk meninjau dermaga penumpang kapal pesiar yang bernama Benoa Cruise Terminal (BCT). Rombongan menerima beberapa gambaran singkat mengenai dermaga BCT yang dijelaskan oleh Manajemen Pelabuhan Benoa dalam kesempatan ini diwakilkan oleh Bapak Agus Dwi Wahyono selaku Manager Operasional dan komersial didampingi oleh Kepala KSOP Benoa.

“Sebaiknya segera dilakukan pelebaran alur di Bouy 3 untuk memperlancar lalu lintas pelayaran wajib pandu dan untuk menunjang keselamatan kapal. Perencanaan tersebut segera dianggarkan untuk tahun 2015 melalui KSOP dan Kementrian Perhubungan”. Ucap Ketua Komisi V, Drs. Laurens Bahang Dama kepada Kepala KSOP Benoa yaitu Bapak Widodo Eko Budisantoso.

Diakhir kunjungan, Ketua Komisi V DPR RI menambahkan, agar menjadikan prioritas hal-hal yang dapat mendukung bisnis jasa kepelabuhanan sehingga dapat meningkatkan pelayanan kepada para pengguna jasa ataupun para penumpang domestik maupun mancanegara.(Jamrud)



Anggota Komisi V DPR RI saat meninjau Pelabuhan Benoa, Bali.

Selamat dan Sukses



Dothy

President Director

&

William Wassaf Khoury

Vice President Director



PT Terminal Petikemas Surabaya





**“Dengan Semangat Proklamasi 17 Agustus 1945,
Kita Dukung Sukses Kepemimpinan Nasional Hasil Pemilu 2014
Demi Kelanjutan Pembangunan Menuju Indonesia
yang Makin Maju dan Sejahtera”**